Додаток 3
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"
(пункт 1 розділу V)

Додаток 3 (Annex III)

Частина-66 (Part-66)

Зміст

66.1. Компетентний орган

Розділ А - Технічні вимоги

Підчастина А - Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

66.A.1. Сфера застосування

66.A.3. Категорії та підкатегорії свідоцтва

66.A.5. Групи повітряних суден

66.A.10. Заявка

66.A.15. Прийнятність

66.A.20. Права

66.A.25. Вимоги до базових знань

66.A.30. Вимоги до базового досвіду

66.A.40. Безперервна дія свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

66.A.45. Підтвердження рейтингів повітряного судна

66.A.50. Обмеження

66.A.55. Підтвердження кваліфікації

66.A.70. Конвертаційні положення

Розділ B - Процедури для компетентних органів

Підчастина A - Загальні положення

66.B.1. Сфера застосування

66.B.10. Компетентний орган

66.B.20. Ведення записів

66.B.25. Взаємний обмін інформацією

66.B.30. Звільнення

Підчастина B - Видача свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

66.B.100. Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден компетентним органом

66.B.105. Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден через організацію з технічного обслуговування, схвалену відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

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

66.B.115. Процедура внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден для включення рейтингу повітряного судна або зняття обмежень

66.B.120. Процедура продовження терміну дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

66.B.125. Процедура конвертації свідоцтва, включаючи рейтинги групи

66.B.130. Процедура прямого схвалення підготовки на тип повітряного судна

Розділ C - Екзамени

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

Підчастина D - Конвертація кваліфікацій персоналу, який засвідчує технічне обслуговування

66.B.300. Загальні положення

66.B.305. Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій

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

Підчастина E - Зарахування екзаменів

66.B.400. Загальні положення

66.B.405. Звіт про зарахування екзаменів

66.B.410. Чинність зарахування екзаменів

Підчастина F - Постійний нагляд

66.B.500. Припинення, призупинення дії або обмеження свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

Доповнення I. Вимоги до базових знань (за виключенням свідоцтва категорії L)

Доповнення II. Стандарт базових екзаменів (за виключенням свідоцтва категорії L)

Доповнення III. Стандарт підготовки на тип повітряного судна та екзаменів. Підготовка на робочому місці

Доповнення IV. Вимоги до досвіду для розширення свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66)

Доповнення V. Форма заявки - Форма 19 EASA

Доповнення VI. Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил

Доповнення VII. Вимоги до базових знань для свідоцтва персоналу з технічного обслуговування категорії L

Доповнення VIII. Стандарт базових екзаменів для свідоцтва персоналу з технічного обслуговування категорії L

66.1. Компетентний орган

(a) Для потреб цього додатка (Part-66) компетентний орган має бути:

1. уповноважений орган з питань цивільної авіації;

2. Не застосовується.

(b) Агентство має бути відповідальним за визначення:

1. списку типів повітряних суден, а також

2. які комбінації планера/двигуна включено в кожному конкретному рейтингу типу повітряного судна.

Розділ А - Технічні вимоги

Підчастина А - Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

66.A.1. Сфера застосування

Цей розділ визначає свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден і встановлює вимоги до заявки, видачі та продовження терміну його дії.

66.A.3. Категорії та підкатегорії свідоцтва

Свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден включають такі категорії та, де застосовно, підкатегорії і рейтинги систем:

(a) Категорія А поділяється на наступні підкатегорії:

A1 - газотурбінні літаки;

A2 - поршневі літаки;

A3 - газотурбінні вертольоти;

A4 - поршневі вертольоти.

(b) Категорія B1 поділяється на наступні підкатегорії:

B1.1 - газотурбінні літаки;

B1.2 - поршневі літаки;

B1.3 - газотурбінні вертольоти;

B1.4 - поршневі вертольоти.

(c) Категорія B2

Свідоцтво категорії B2 застосовується для всіх повітряних суден.

(d) Категорія B2L

Свідоцтво категорії B2L застосовується для всіх повітряних суден, крім тих, які зазначені в групі 1, як викладено в 66.A.5(1) цього додатка та поділяється на наступні "рейтинги систем":

системи зв'язку/ навігація (com/nav),

приладові системи,

автопілот,

системи спостерігання,

системи планера.

Свідоцтво категорії B2L повинно включати як мінімум один рейтинг систем.

(e) Категорія B3

Категорія B3 застосовується до негерметизованих літаків з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше.

(f) Категорія L поділяється на наступні підкатегорії:

L1C - планери композитної конструкції,

L1 - планери,

L2C - мотопланери композитної конструкції та літаки ELA1 композитної конструкції,

L2 - мотопланери та літаки ELA1,

L3H - теплові аеростати,

L3G - газові аеростати,

L4H - теплові дирижаблі,

L4G - газові дирижаблі ELA2,

L5 - газові дирижаблі інші, ніж ELA2.

(g) Категорія C

Свідоцтво категорії C застосовується для всіх літаків та вертольотів.

66.A.5. Групи повітряних суден

З метою внесення рейтингів до свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повітряні судна мають бути класифіковані за такими групами:

1. Група 1 - оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції, повітряні судна з максимальною сертифікованою експлуатаційною висотою ешелону, що перевищує FL290, повітряні судна, оснащені електродистанційною системою управління (fly-by-wire system), та інші повітряні судна, що потребують внесення рейтингу типу, якщо так визначено Агентством;

Агентство може вирішити класифікувати повітряне судно в групу 2, групу 3 або групу 4 у відповідних випадках, яке відповідає умовам, викладеним у цьому підпункті, якщо воно вважає, що конкретне повітряне судно має менш складну конструкцію.

2. Група 2 - повітряні судна, інші ніж ті, які зазначені у групі 1, що належать до таких підгруп:

(i) підгрупа 2a:

літаки з одним турбогвинтовим двигуном,

повітряні судна, оснащені турбореактивними або декількома турбогвинтовими двигунами менш складної конструкції, які класифіковані Агентством у цю підгрупу;

(ii) підгрупа 2b:

вертольоти з одним газотурбінним двигуном,

вертольоти, оснащені декількома газотурбінними двигунами менш складної конструкції, які класифіковані Агентством у цю підгрупу;

(iii) підгрупа 2c:

вертольоти з одним поршневим двигуном,

вертольоти, оснащені декількома поршневими двигунами менш складної конструкція, які класифіковані Агентством у цю підгрупу.

3. Група 3 - літаки з поршневими двигунами, крім тих, які зазначені у групі 1.

4. Група 4 - планери, мотопланери, аеростати та дирижаблі, крім тих, які зазначені у групі 1.

66.A.10. Заявка

(a) Заявка на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або на внесення змін до такого свідоцтва подається за Формою 19 EASA (доповнення V до цього додатка (Part-66)) у спосіб, встановлений компетентним органом, до якого подається заявка.

(b) Заявка на внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має бути подана до компетентного органу держави-члена, який видав свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

(c) Додатково до документів, передбачених 66.A.10 (a), 66.A.10 (b) та 66.B.105 цього додатка (за потреби), заявник, який звертається щодо включення додаткових базових категорій або підкатегорій до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, повинен подати оригінал його/її чинного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден до компетентного органу разом з Формою 19 EASA.

(d) Не застосовується.

(e) Не застосовується.

(f) Кожна заявка має бути підтверджена документацією для демонстрації відповідності застосовним вимогам щодо теоретичних знань, практичної підготовки та досвіду, що діють на момент подання заявки.

66.A.15. Прийнятність

Заявник на свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має бути не молодше 18 років.

66.A.20. Права

(a) Утримувачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаються такі права:

1. Категорія A свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надає його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації після виконання незначного планового лінійного технічного обслуговування і усунення простих дефектів у межах завдань, спеціально зазначених в сертифікаційному повноваженні, відповідно до 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. Сертифікаційні права мають бути обмежені роботою, яку утримувач свідоцтва особисто виконав у організації з технічного обслуговування, що надала сертифікаційні повноваження.

2. Категорія B1 свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації та діяти як допоміжний персонал B1 у разі:

виконання технічного обслуговування конструктивних елементів повітряного судна, силової установки та механічних і електричних систем;

роботи на системах авіоніки, що потребує виконання лише простих перевірок для підтвердження її працездатності і не потребує пошуку та усунення несправностей.

Категорія B1 включає відповідну підкатегорію A.

3. Категорія B2 свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право:

(i) видавати сертифікати передачі до експлуатації та діяти як допоміжний персонал B2 у разі:

виконання технічного обслуговування авіоніки та електричних систем; та

виконання завдань з технічного обслуговування електричних систем та авіоніки, що належать до силових установок та механічних систем, які вимагають лише простих перевірок для підтвердження їх працездатності;

(ii) видавати сертифікати передачі до експлуатації після незначного планового лінійного технічного обслуговування і усунення простих дефектів у межах конкретних завдань, зазначених у сертифікаційному повноваженні, відповідно до 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. Ці сертифікаційні права повинні бути обмежені роботою, яку утримувач свідоцтва особисто виконав у організації з технічного обслуговування, що надала сертифікаційні повноваження, та обмежені відповідно рейтингами, які вже внесені у свідоцтво B2.

Категорія свідоцтва B2 не включає жодну підкатегорію A.

4. Категорія B2L свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації та діяти як допоміжний персонал B2L у разі:

виконання технічного обслуговування електричних систем;

виконання технічного обслуговування систем авіоніки у межах обмежень рейтингів систем, включених до свідоцтва, та

за наявності рейтингу "систем планера" виконання завдань на електричних системах та системах авіоніки, що відносяться до силової установки та механічних систем, які потребують виконання лише простих перевірок для підтвердження їх працездатності.

5. Категорія B3 свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації та діяти як допоміжний персонал B3 у разі:

виконання технічного обслуговування конструктивних елементів літака, силової установки та механічних і електричних систем; та

роботи на системах авіоніки, що потребує виконання лише простих перевірок для підтвердження її працездатності і не потребує пошуку та усунення несправностей.";

6. Категорія L свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації та діяти як допоміжний персонал L у разі:

виконання технічного обслуговування конструктивних елементів повітряного судна, силової установки та механічних і електричних систем;

робіт на радіосистемах, аварійному радіопередавачу (ELT) і системах відповідачів; та

робіт на інших системах авіоніки, що потребують виконання лише простих перевірок для підтвердження її працездатності.

Підкатегорія L2 включає підкатегорію L1. Будь-які обмеження до підкатегорії L2 у відповідності до 66.A.45(h) цього додатка також застосовні до підкатегорії L1.

Підкатегорія L2C включає підкатегорії L1C.

7. Категорія C свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден надаватиме його утримувачу право видавати сертифікати передачі до експлуатації після базового технічного обслуговування повітряного судна. Права застосовуються до повітряного судна в цілому.

(b) Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден може застосовувати свої права тільки:

1. згідно із застосовними вимогами додатка 1 (Part-M), додатка 2 (Part-145), додатка 5b (Part-ML) та додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил; та

2. якщо за попередній дворічний період він/вона або мав шестимісячний досвід з технічного обслуговування згідно з правами, наданими свідоцтвом персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, або відповідав умовам надання відповідних прав; та

3. якщо він/вона має належну компетенцію для сертифікації технічного обслуговування на відповідних повітряних суднах; та

4. якщо він/вона здатний на рівні, необхідному для розуміння, читати, писати і спілкуватися тією мовою(ами), якою(ими) складено технічну документацію та процедури, необхідні для забезпечення видачі сертифіката передачі до експлуатації.

66.A.25. Вимоги до базових знань

(a) Для свідоцтв, крім категорії L, заявник на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, або на включення додаткової категорії чи підкатегорії до такого свідоцтва, повинен скласти екзамен для підтвердження рівня знань з відповідних предметів модулів згідно з доповненням I до цього додатка (Part-66). Екзамени з базових знань проводяться організацією з підготовки, належним чином схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або компетентним органом.

(b) Заявник на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії L, або на включення додаткової підкатегорії до такого свідоцтва, повинен скласти екзамен для підтвердження рівня знань з відповідних предметів модулів згідно з доповненням VII до цього додатка (Part-66). Екзамени повинні відповідати стандарту, зазначеному у доповненні VIII до цього додатка (Part-66), та проводитися організацією з підготовки, належним чином схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або компетентним органом.

Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден підкатегорії B1.2 або категорії B3 вважається таким, що відповідає вимогам до базових знань для свідоцтва підкатегорій L1C, L1, L2C та L2.

Вимоги до базових знань для підкатегорії L4H включають вимоги до базових знань для підкатегорії L3H.

Вимоги до базових знань для підкатегорії L4G включають вимоги до базових знань для підкатегорії L3G.

(c) Заявник на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії B2L для певного "рейтингу систем", або на включення іншого "рейтингу систем", повинен скласти екзамен для підтвердження рівня знань з відповідних предметів модулів згідно з доповненням I до цього додатка (Part-66). Екзамени повинні відповідати стандарту, зазначеному у доповненні II до цього додатка (Part-66), та проводитися організацією з підготовки, належним чином схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або компетентним органом.

(d) Курси підготовки та екзамени мають бути пройдені/здані протягом 10 років до подання заявки на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або включення додаткової категорії чи підкатегорії до такого свідоцтва технічного обслуговування повітряних суден. В іншому разі, зарахування екзаменів може бути проведене відповідно до підпункту (e) цього пункту.

(e) Заявник може звернутися до компетентного органу для повного або часткового зарахування екзаменів з базових знань, що вимагаються, для:

(i) екзаменів з базових знань, які не відповідають вимогам, зазначеним у підпункті (d) цього пункту;

(ii) будь-якої іншої технічної кваліфікації, яку компетентний орган вважає еквівалентною стандартові знань згідно з цим додатком (Part-66) до цих Авіаційних правил.

Зарахування має відбуватись відповідно до вимог підчастини E розділу B цього додатка (Part-66).

(f) Зарахування діють протягом 10 років після їх надання заявнику компетентним органом. Заявник може подати заявку на нові зарахування після закінчення строку дії.

66.A.30. Вимоги до базового досвіду

(a) Заявник на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, повинен мати:

1. Для категорії A та підкатегорій B1.2 і B1.4 та категорії B3:

(i) три роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, якщо заявник раніше не проходив відповідної технічної підготовки; або

(ii) два роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, і завершену підготовку, яку компетентний орган визначив такою, яка відповідає рівневі кваліфікованого робітника у технічній галузі; або

(iii) один рік практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, і завершений схвалений базовий курс підготовки згідно з додатком 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.

2. Для категорії B2 та підкатегорій B1.1 і B1.3:

(i) п'ять років практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, якщо заявник раніше не проходив відповідної технічної підготовки; або

(ii) три роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, і завершену підготовку, яку компетентний орган визначив такою, яка відповідає рівневі кваліфікованого робітника у технічній галузі; або

(iii) два роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, і завершений схвалений базовий курс підготовки згідно з додатком 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.

2a. Для категорії B2L:

(i) 3 роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, та характерного відповідному рейтингу(ам) систем, якщо заявник раніше не проходив відповідної технічної підготовки; або

(ii) 2 роки практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, та характерного відповідному рейтингу(ам) систем, і завершену підготовку, яку компетентний орган визначив такою, яка відповідає рівневі кваліфікованого робітника у технічній галузі; або

(iii) 1 рік практичного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, та характерного відповідному рейтингу(ам) систем, і завершений схвалений базовий курс підготовки згідно з додатком 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.

Для включення нового рейтингу(ів) систем до наявного свідоцтва категорії B2L, повинні бути додані 3 місяці практичного досвіду, характерного новому рейтингу(ам) систем, для кожного такого рейтингу систем.

2b. Для категорії L:

(i) 2 роки практичного досвіду технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, та включає характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до відповідної підкатегорії свідоцтва;

(ii) незважаючи на підпункт (i), 1 рік практичного досвіду технічного обслуговування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, та включає характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до відповідної підкатегорії за умови введення обмеження, передбаченого 66.A.45(h)(ii)(3) цього додатка.

Для включення додаткової підкатегорії до наявного свідоцтва категорії L, досвід, що вимагається згідно з підпунктами (i) та (ii), повинен бути 12 та 6 місяців відповідно.

Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна категорії / підкатегорії B1.2 або B3 вважається таким, що відповідає вимогам щодо базового досвіду для свідоцтва підкатегорій L1C, L1, L2C та L2.

3. Для категорії C щодо оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції:

(i) три роки досвіду використання прав, передбачених підкатегоріями B1.1, B1.3 чи категорією B2, щодо оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції, або роботи як допоміжний персонал згідно з 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або їх поєднання; або

(ii) п'ять років досвіду використання прав, передбачених підкатегорією B1.2 чи B1.4, щодо оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції, або роботи як допоміжний персонал згідно з 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або їх поєднання.

4. Для категорії C щодо повітряних суден, інших ніж оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції: три роки досвіду використання прав, передбачених категорією B1 чи B2, щодо повітряних суден, інших ніж оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції, або роботи як допоміжний персонал згідно з 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, або їх поєднання.

5. Для категорії C, одержаної академічним шляхом: заявник, який здобув третій (освітньо-науковий) рівень вищої освіти за технічним спрямуванням у закладі вищої освіти або в науковій установі, визнаному компетентним органом, три роки досвіду роботи у сфері технічного обслуговування цивільних повітряних суден за характерною низкою завдань, безпосередньо пов'язаних з технічним обслуговуванням повітряних суден, включаючи шість місяців спостереження за виконанням завдань з базового технічного обслуговування.

(b) Заявник на розширення свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, повинен мати мінімальний досвід технічного обслуговування цивільних повітряних суден, що вимагається відповідно до тієї категорії або підкатегорії свідоцтва, щодо якої подано заявку, як визначено у доповненні IV до цього додатка (Part-66).

(c) Досвід має бути практичним і включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування повітряного судна.

(d) Принаймні один рік необхідного досвіду з технічного обслуговування повітряного судна тієї категорії/підкатегорії, щодо якої є намір отримати первинне свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, має бути нещодавнім. Для подальших доповнень чинного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден новою категорією/підкатегорією, необхідний додатковий нещодавній досвід з технічного обслуговування може становити менше ніж один рік, але має бути не менше ніж три місяці. Необхідний досвід повинен визначатися відмінностями між категорією/підкатегорією, яка вже внесена до свідоцтва, і тією, щодо якої подано заявку. Такий додатковий досвід має бути типовим для обраної нової категорії/підкатегорії свідоцтва;

(e) Незважаючи на підпункт (a) цього пункту, досвід з технічного обслуговування повітряних суден, набутий у сфері, іншій ніж технічне обслуговування цивільного повітряного судна, враховується у тому разі, якщо компетентним органом встановлено, що таке технічне обслуговування є еквівалентним такому, яке вимагається цим додатком (Part-66). Проте додатковий досвід з технічного обслуговування цивільного повітряного судна є необхідним для розуміння сфери технічного обслуговування цивільного повітряного судна;

(f) Досвід має бути набутий протягом 10 років перед поданням заявки на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або на внесення додаткової категорії чи підкатегорії до такого свідоцтва.

66.A.40. Безперервна дія свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

(a) Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден втрачає чинність через п'ять років після його останньої видачі або зміни, якщо утримувач свідоцтва не подав його до компетентного органу, що видав свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, з метою перевірки відповідності інформації, яка міститься у свідоцтві, тій інформації, що міститься у записах компетентного органу, згідно з 66.B.120 цього додатка.

(b) Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинен заповнити відповідні частини Форми 19 EASA (доповнення V до цього додатка (Part-66)) і подати її разом із копією свідоцтва до компетентного органу, що видав оригінал свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, крім випадків, коли утримувач працює в організації з технічного обслуговування, схваленій відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, що має процедуру в її керівництві, відповідно до якої така організація може подати необхідну документацію від імені утримувача свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

(c) Будь-які сертифікаційні права, надані на підставі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, стають недійсними як тільки свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден стає недійсним.

(d) Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден є дійсним, лише (i) якщо воно видане та/або змінене компетентним органом та (ii) підписане утримувачем.

66.A.45. Підтвердження рейтингів повітряного судна

(a) Для того, щоб мати право використовувати сертифікаційні права щодо конкретного типу повітряного судна, утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинен мати свідоцтво з відповідними рейтингами повітряних суден.

Для категорії B1, B2 або C відповідними рейтингами повітряного судна є такі:

(i) для першої групи (група 1) повітряних суден - відповідний рейтинг типу повітряного судна;

(ii) для другої групи (група 2) повітряних суден - відповідний рейтинг типу повітряного судна, рейтинг підгрупи виробника або рейтинг повної підгрупи;

(iii) для третьої групи (група 3) повітряних суден - відповідний рейтинг типу повітряного судна або рейтинг повної групи;

(iv) для четвертої групи (група 4) повітряних суден для свідоцтва категорії B2 - рейтинг повної групи.

Для категорії B2L відповідними рейтингами повітряного судна є такі:

(i) для другої групи (група 2) повітряних суден - рейтинг підгрупи виробника або рейтинг повної підгрупи;

(ii) для третьої групи (група 3) повітряних суден - рейтинг повної групи;

(iii) для четвертої групи (група 4) повітряних суден - рейтинг повної групи.

Для категорії B3 відповідним рейтингом є "негерметизовані літаки з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше".

Для категорії L відповідними рейтингами повітряного судна є такі:

(i) для підкатегорії L1C - рейтинг "планери композитної конструкції";

(ii) для підкатегорії L1 - рейтинг "планери";

(iii) для підкатегорії L2C - рейтинг "мотопланери композитної конструкції та літаки ELA1 композитної конструкції";

(iv) для підкатегорії L2 - рейтинг "мотопланери та літаки ELA1";

(v) для підкатегорії L3H - рейтинг "теплові аеростати";

(vi) для підкатегорії L3G - рейтинг "газові аеростати";

(vii) для підкатегорії L4H - рейтинг "теплові дирижаблі";

(viii) для підкатегорії L4G - рейтинг "газові дирижаблі ELA2";

(ix) для підкатегорії L5 - відповідний рейтинг типу дирижабля.

Для категорії A рейтинг не вимагається за умови відповідності вимогам 145.A.35 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

(b) Підтвердження рейтингів типу повітряного судна вимагає задовільного завершення наступного:

відповідної підготовки на тип повітряного судна категорій B1, B2 або C згідно з доповненням III до цього додатка (Part-66);

у випадку рейтингу типу дирижаблів для свідоцтва B2 або L5 підготовки на тип, схваленої компетентним органом згідно з 66.B.130 цього додатка.

(c) Для свідоцтв, крім свідоцтва категорії C, на доповнення до вимог підпункту (b) цього пункту підтвердження першого рейтингу типу повітряного судна в даній категорії/підкатегорії вимагає задовільного завершення відповідної підготовки на робочому місці, як описано у доповненні III до цього додатка (Part-66) за винятком газових дирижаблів, де така підготовка має бути схвалена безпосередньо компетентним органом.

(d) Шляхом відступу від підпунктів (b) і (c) цього пункту для другої та третьої групи повітряних суден рейтинг типу повітряного судна також може бути включений до свідоцтва після завершення наступного:

задовільного складання екзамену на тип повітряного судна для відповідних категорій B1, B2 або C, зазначених у доповненні III до цього додатка (Part-66), та

у випадку категорій B1 та B2, підтвердження практичного досвіду на типі повітряного судна. У такому разі практичний досвід має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до категорії свідоцтва.

У випадку рейтингу категорії C для особи, яка отримала кваліфікацію, здобувши третій (освітньо-науковий) рівень вищої освіти згідно з вимогами 66.A.30 (a) (5) цього додатка, екзамен з першого відповідного типу повітряного судна має бути на рівні категорії B1 або B2.

(e) Для другої групи повітряних суден:

(i) підтвердження рейтингів підгрупи виробника для утримувачів свідоцтв категорій B1 та C надається у разі виконання вимог щодо рейтингу типу для принаймні двох типів повітряних суден того самого виробника, об'єднання яких представляє застосовну підгрупу виробника;

(ii) підтвердження рейтингу повної підгрупи для утримувачів свідоцтв категорії B1 та C надається у разі виконання вимог щодо рейтингу типу для принаймні трьох типів повітряних суден різних виробників, об'єднання яких представляє застосовну підгрупу;

(iii) схвалення рейтингу підгруп виробника і повної підгрупи для утримувачів свідоцтв категорії B2 надається за умови підтвердження практичного досвіду, який має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належить до категорії свідоцтва та застосовної підгрупи повітряних суден;

(iv) шляхом відступу від підпункту (e)(iii), утримувачу свідоцтва категорій B2 або B2L з включеної повною підгрупою 2b, має бути наданий рейтинг повної підгрупи 2c.

(f) Для третьої та четвертої групи повітряних суден:

(i) підтвердження рейтингу повної групи 3 для утримувачів свідоцтв категорії B1, B2, B2L та C та підтвердження рейтингу групи 4 для категорії B2 і B2L надається за умови підтвердження практичного досвіду, який має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до категорії свідоцтва та групи 3 або 4, якщо застосовно;

(ii) для категорії B1, якщо заявник не надає доказів відповідного досвіду, рейтинг групи 3 підлягає таким обмеженням, які мають бути зазначені у свідоцтві:

герметизовані літаки;

літаки металевої конструкції;

літаки композитної конструкції;

літаки дерев'яної конструкції;

літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною.

(iii) шляхом відступу від підпункту (f)(i), утримувачу свідоцтва категорій B2L з включеної повною підгрупою 2a або 2b, має бути вписаний рейтинг групи 3 та 4.

(g) Для свідоцтва B3:

(i) підтвердження рейтингу "негерметизовані літаки з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше" потребує підтвердження практичного досвіду, який має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до категорії свідоцтва;

(ii) якщо заявник не надає докази відповідного досвіду, рейтинг, зазначений у підпункті (i), підлягає таким обмеженням, які мають бути вписані у свідоцтво:

літаки дерев'яної конструкції;

літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літаки металевої конструкції;

літаки композитної конструкції.

(h) Для свідоцтва всіх підкатегорій L, крім L5:

(i) підтвердження рейтингу потребує підтвердження практичного досвіду, який має включати характерний перелік робіт з технічного обслуговування, що належать до підкатегорії свідоцтва;

(ii) якщо заявник не надає докази відповідного досвіду, рейтинги підлягають таким обмеженням, які мають бути вписані у свідоцтво:

(1) для рейтингу "планери" та "мотопланери та літаки ELA1":

повітряні судна з дерев'яним каркасом, обшитим тканиною;

повітряні судна з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

повітряні судна металевої конструкції;

повітряні судна композитної конструкції.

(2) Для рейтингу "газові аеростати":

інші, крім газових аеростатів ELA1, та

(3) якщо заявник надавав лише докази однорічного досвіду відповідно до відступу, що міститься в 66.A.30 (a) (2b) (ii) цього додатка, до свідоцтва вписуються наступні обмеження:

"складні завдання технічного обслуговування, передбачені доповненням VII до додатка 1 (Part-M) до Авіаційних правил, стандартні заміни, зазначені у 21.A.90B Part-21, та стандартні ремонти, зазначені у 21.A.431B Part-21".

Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна підкатегорії B1.2 із включеним рейтингом групи 3, або категорії B3 із включеним рейтингом "негерметизовані літаки з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше", відповідає вимогам до видачі свідоцтва підкатегорій L1 і L2 з відповідними повними рейтингами та з тими ж обмеженнями, що зазначені у свідоцтві B1.2/B3.

66.A.50. Обмеження

(a) Обмеження, зазначені у свідоцтві персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, є винятком із сертифікаційних прав, та, у випадку обмежень, зазначених у 66.A.45 цього додатка, стосуються повітряного судна в повному обсязі.

(b) Щодо обмежень, зазначених у 66.A.45 цього додатка, обмеження мають бути зняті у разі:

1. підтвердження відповідного досвіду; або

2. після задовільної оцінки практичних навичок, проведеної компетентним органом.

(c) Щодо обмежень, зазначених у 66.A.70 цього додатка, обмеження мають бути зняті після задовільної здачі екзаменів з цих модулів/предметів, що зазначені у відповідному конвертаційному звіті, зазначеному у 66.B.300 цього додатка.

66.A.55. Підтвердження кваліфікації

Персонал, який користується сертифікаційними правами, так само, як і допоміжний персонал, повинен пред'явити своє свідоцтво як підтвердження кваліфікації на вимогу уповноваженої особи протягом 24 годин.

66.A.70. Конвертаційні положення

(a) Утримувачу кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, яка діяла в Україні до дати набрання чинності Part-66, має бути видано свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден компетентним органом без складання додаткових екзаменів за умови виконання вимог, викладених у підчастини D розділу B цього додатка (Part-66).

(b) Особа, яка розпочала набувати кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, чинної в Україні до набрання чинності додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, може продовжувати набувати цієї кваліфікації. Утримувачу кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, отриманої шляхом такого процесу, має бути видано свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден компетентним органом без складання додаткових екзаменів за умови виконання вимог, викладених у підчастини D розділу B цього додатка (Part-66).

(c) За потреби свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має містити обмеження відповідно до 66.A.50 цього додатка для відображення відмінності між:

(i) сферою кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, що була чинна для відповідної категорії або підкатегорії свідоцтва, до набрання чинності цього додатка;

(ii) вимогами до базових знань і стандартів базового екзаменування, викладених у доповненнях I та II до цього додатка (Part-66).

(d) Шляхом відступу від вимог підпункту (c) цього пункту для повітряних суден, які не використовуються авіаперевізниками, окрім оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції, та для аеростатів, планерів, мотопланерів і дирижаблів, свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має містити обмеження відповідно до 66.A.50 цього додатка для забезпечення того, що права персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, дійсні в Україні до набрання чинності цими Авіаційними правилами та права конвертованого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, залишаються такими самими.

Розділ B - Процедури для компетентних органів

Підчастина A - Загальні положення

66.B.1. Сфера застосування

Цей розділ встановлює процедури, включаючи адміністративні вимоги, яких мають дотримуватись компетентні органи, які забезпечують впровадження та дотримання положень розділу A цього додатка (Part-66).

66.B.10. Компетентний орган

(a) Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, продовження дії, зміна, припинення або призупинення дії свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

Цей компетентний орган запроваджує належну організаційну структуру для забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-66).

(b) Ресурси

Компетентний орган має бути належним чином забезпечений персоналом для забезпечення впровадження вимог цього додатка (Part-66).

(c) Процедури

Компетентний орган запроваджує письмові процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-66). З метою забезпечення постійної відповідності такі процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

66.B.20. Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка забезпечує відповідне відстеження процесу видачі, поновлення, зміни, припинення або призупинення дії кожного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

(b) Для кожного свідоцтва ці записи мають містити:

1. заявку на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або внесення змін до такого свідоцтва, включаючи всю доказову документацію;

2. копію свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, включаючи будь-які зміни;

3. копії всього відповідного листування;

4. докладні відомості про будь-які звільнення та санкції;

5. будь-який звіт інших компетентних органів щодо утримувача свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден;

6. протоколи екзаменів, що проводилися компетентним органом;

7. застосовний звіт про конвертацію, що використовувався під час конвертації;

8. застосовний звіт про екзаменування, що використовувався під час зарахування.

(c) Строк зберігання записів, передбачених у підпунктах 1 - 5 (b) цього пункту, має становити щонайменше п'ять років з дати закінчення терміну дії свідоцтва.

(d) Записи, зазначені у підпунктах 6 - 8 (b) цього пункту, мають зберігатися постійно.

66.B.25. Взаємний обмін інформацією

(a) З метою реалізації вимог цих Авіаційних правил компетентні органи мають брати участь у взаємному обміні інформацією.

(b) Без упередження щодо компетенції держав-членів у разі виникнення потенційної загрози безпеці польотів, що стосується декількох держав-членів, пов'язані компетентні органи мають сприяти один одному щодо вживання необхідних заходів з нагляду.

66.B.30. Звільнення

Усі звільнення, надані відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані та зберігатися компетентним органом.

Підчастина B - Видача свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

Ця підчастина встановлює процедури, яких має дотримуватися компетентний орган під час видачі, зміни або продовження дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

66.B.100. Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден компетентним органом

(a) Після отримання заявки за Формою 19 EASA та всієї доказової документації компетентний орган має перевірити повноту заповнення Форми 19 EASA і переконатися, що зазначений досвід відповідає вимогам цього додатка (Part-66).

(b) Компетентний орган повинен перевірити, що заявник склав усі необхідні екзамени, та/або підтвердити дійсність будь-яких зарахувань, щоб переконатися у відповідності всім необхідним модулям, зазначеним у доповненнях I і VII до цього додатка (Part-66), відповідно до вимог цього додатка (Part-66).

(c) Після встановлення особистості і дати народження заявника та переконавшись у відповідності заявника стандартам знань і досвіду, що вимагається цим додатком (Part-66), компетентний орган має видати відповідне свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден заявнику. Ця інформація має зберігатися в записах компетентного органу.

(d) У разі якщо типи повітряного судна або групи будуть схвалені під час видачі першого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, компетентний орган має перевірити відповідність вимогам 66.B.115 цього додатка.

66.B.105. Процедура видачі свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден через організацію з технічного обслуговування, схвалену відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил

(a) Організація з технічного обслуговування, схвалена відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, за умови схвалення компетентним органом на виконання такої діяльності, може:

(i) підготувати свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден від імені компетентного органу, або

(ii) надати рекомендацію компетентному органу щодо заявки від особи на видачу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден з тим, щоб компетентний орган міг підготувати та видати таке свідоцтво.

(b) Організація з технічного обслуговування, зазначена в підпункті (a) цього пункту, має забезпечити відповідність вимогам 66.B.100 (a) і (b) цього додатка (Part-66).

(c) У всіх випадках свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден може бути видане заявнику лише компетентним органом.

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

(a) Після завершення процедур, зазначених в 66.B.100 або 66.B.105 цього додатка, компетентний орган має включити до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден додаткову основну категорію, підкатегорію або, для категорії B2L рейтинг(и) систем, що засвідчується печаткою і підписом, або перевидати свідоцтво.

(b) До системи записів компетентного органу мають бути внесені відповідні зміни.

(c) За запитом заявника компетентний орган повинен замінити свідоцтво категорії B2L свідоцтвом категорії B2 з включенням тих самих рейтингів систем, якщо утримувач продемонстрував відповідність обом наступним вимогам:

(i) шляхом екзаменування підтвердження рівня знань стосовно відмінностей між базовими знаннями, що відносяться до свідоцтва категорії B2L, та базовими знаннями, що відносяться до свідоцтва категорії B2, як зазначено у доповненні I до цього додатка (Part-66);

(ii) наявність практичного досвіду, зазначеного у доповненні IV до цього додатка (Part-66).

(d) У випадку, коли утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна підкатегорії B1.2 має включений рейтинг групи 3 або категорії B3 рейтинг "негерметизовані літаки з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше", компетентний орган видає, за заявкою, свідоцтво підкатегорій L1 і L2 з відповідними повними рейтингами та з тими ж обмеженнями, що зазначені у свідоцтві B1.2 / B3.

66.B.115. Процедура внесення змін до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден для включення рейтингу повітряного судна або зняття обмежень

(a) Після отримання прийнятної Форми 19 EASA і всієї доказової документації, що підтверджує відповідність вимогам щодо застосовного рейтингу разом з супровідним свідоцтвом персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, компетентний орган має:

1. внести відповідний рейтинг повітряного судна до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден заявника; або

2. перевидати вищезазначене свідоцтво з включенням застосовного рейтингу повітряного судна; або

3. зняти застосовні обмеження відповідно до 66.A.50 цього додатка.

До системи записів компетентного органу мають бути внесені відповідні зміни.

(b) У разі якщо повний курс підготовки на тип, проведений не організацією з підготовки до технічного обслуговування, належним чином схваленою відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, перед включенням рейтингу типу компетентний орган має переконатися, що всі вимоги до підготовки на тип виконано.

(c) У разі якщо підготовка на робочому місці не вимагається, рейтинг типу повітряного судна має бути внесено на підставі сертифіката визнання, виданого організацією з підготовки до технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.

(d) У разі якщо підготовка на тип повітряного судна не покривається єдиним курсом, компетентний орган перед внесенням рейтингу типу має переконатися, що зміст і тривалість курсів повністю відповідають обсягу категорії свідоцтва та суміжні сфери були розглянуті належним чином.

(e) У разі підготовки щодо відмінностей компетентний орган повинен переконатися, що попередня кваліфікація заявника, доповнена або курсом, схваленим відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або курсом безпосередньо схваленим компетентним органом, є прийнятною для надання рейтингу типу.

(f) Компетентний орган має переконатися, що відповідність практичним елементам підготовки на тип продемонстрована:

(i) шляхом надання детальних записів про практичні елементи підготовки на тип або формуляра (журнала), виданого організацією, що проводить курс за прямим схваленням компетентного органу згідно з 66.B.130 цього додатка;

(ii) коли застосовано, шляхом надання сертифіката про підготовку, що охоплює елемент практичної підготовки, виданого організацією з підготовки до технічного обслуговування, схваленою належним чином відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил.

(g) Під час внесення типу повітряного судна мають застосовуватися рейтинги типу повітряного судна, визначені Агентством.

66.B.120. Процедура продовження терміну дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

(a) Компетентний орган має порівняти свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден утримувача із записами компетентного органу та перевірити відсутність будь-яких заходів щодо припинення, призупинення або змін відповідно до 66.B.500 цього додатка. Якщо записи ідентичні та заходи згідно з 66.B.500 цього додатка не виконуються, свідоцтво має бути продовжене на строк п'ять років і до справи внесено відповідні зміни.

(b) Якщо записи компетентного органу відрізняються від свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден утримувача свідоцтва:

1. компетентний орган повинен розслідувати причини таких розбіжностей і має право не продовжувати термін дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

2. компетентний орган має повідомити утримувача свідоцтва і всі відомі організації з технічного обслуговування, схвалені відповідно до вимог підчастини F додатка 1 (Part-M), додатка 2 (Part-145) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, на які може безпосередньо вплинути такий факт.

3. компетентний орган має за потреби вжити заходів згідно з 66.B.500 цього додатка щодо припинення, призупинення дії або обмеження прав вищезазначеного свідоцтва.

66.B.125. Процедура конвертації свідоцтв, включаючи рейтинги групи

(a) Індивідуальні рейтинги типу повітряного судна, що вже внесені до свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, зазначені у пункті 4 розділу V цих Авіаційних правил, мають залишатись у свідоцтві та не повинні бути конвертовані в нові рейтинги, крім випадку, коли утримувач свідоцтва повністю відповідає вимогам щодо внесення, зазначеним в 66.A.45 цього додатка (Part-66), для відповідної групи/підгрупи рейтингів.

(b) Конвертація має здійснюватися відповідно до такої таблиці конвертації:

1. для категорії B1 або C:

вертоліт з поршневим двигуном, повна група - конвертується в "повну підгрупу 2c" та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів з одним поршневим двигуном, які містяться в групі 1;

вертоліт з поршневим двигуном, група виробника - конвертується у відповідну "підгрупу виробника 2c" та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів з одним поршневим двигуном, виробник яких міститься в групі 1;

вертоліт з газотурбінним двигуном, повна група - конвертується в "повну підгрупу 2b" та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів з одним газотурбінним двигуном, які містяться в групі 1;

вертоліт з газотурбінним двигуном, група виробника - конвертується у відповідну "підгрупу виробника 2b" та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів з одним газотурбінним двигуном, виробник яких міститься в групі 1;

літак з одним поршневим двигуном - металева конструкція, повна група або група виробника - конвертується в "повну групу 3". Для свідоцтва B1 мають бути включені такі обмеження: літаки композитної конструкції, літаки дерев'яної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з декількома поршневими двигунами - металева конструкція, дерев'яна конструкція, повна група або група виробника - конвертується в "повну групу 3" та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків з декількома поршневими двигунами, які/виробник яких містяться в групі 1. Для свідоцтва B1 мають бути включені такі обмеження: літаки композитної конструкції, літаки дерев'яної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з одним поршневим двигуном - дерев'яна конструкція, повна група або група виробника - конвертується у "повну групу 3". Для свідоцтва B1 мають бути включені такі обмеження: літаки металевої конструкції, літаки композитної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з декількома поршневими двигунами - дерев'яна конструкція, повна група або група виробника - конвертується у "повну групу 3". Для свідоцтва B1 мають бути включені такі обмеження: герметизовані літаки, літаки металевої конструкції, літаки композитної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з одним поршневим двигуном - композитна конструкція, повна група або група виробника - конвертується в "повну групу 3". Для свідоцтва B1 мають бути включені такі обмеження: літаки металевої конструкції, літаки дерев'яної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з декількома поршневими двигунами - композитна конструкція, повна група або група виробника - конвертується в "повну групу 3". Для свідоцтва B1 мають бути включені такі обмеження: герметизовані літаки, літаки металевої конструкції, літаки дерев'яної конструкції та літаки з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною;

літак з газотурбінним двигуном - один двигун, повна група - конвертується в "повну підгрупу 2a" та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків з одним турбогвинтовим двигуном, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

літак з газотурбінним двигуном - один двигун, група виробника - конвертується у відповідну "підгрупу виробника 2a" та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків з одним турбогвинтовим двигуном виробника, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

літак з газотурбінним двигуном - декілька двигунів, повна група - конвертується в рейтинги типу повітряного судна для літаків з декількома турбогвинтовими двигунами, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі;

2. для категорії B2:

літак - конвертується в "повну підгрупу 2a" і "повну групу 3" та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

вертоліт - конвертується в "повні підгрупи 2b і 2c" та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

3. для категорії C:

літак - конвертується в "повну підгрупу 2a" і "повну групу 3" та додатково рейтинги типу повітряного судна для літаків, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1;

вертоліт - конвертується в "повні підгрупи 2b і 2c" та додатково рейтинги типу повітряного судна для вертольотів, які не вимагають рейтингу типу повітряного судна в попередній системі і знаходяться в групі 1.

(c) Якщо свідоцтво було видане з урахуванням обмежень внаслідок процесу конвертації, передбаченому 66.A.70 цього додатка, ці обмеження мають залишатись у свідоцтві, якщо вони не знімаються за умов, визначених у відповідному звіті про конвертацію, передбаченому 66.B.300 цього додатка.

66.B.130. Процедура прямого схвалення підготовки на тип повітряного судна

(a) У випадку підготовки на тип для повітряних суден, крім дирижаблів, компетентний орган може схвалити підготовку на тип повітряного судна, що проводиться не схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил організацією з підготовки до технічного обслуговування, на підставі пункту 1 доповнення III до цього додатка (Part-66). У такому разі компетентний орган повинен мати процедуру для забезпечення того, що підготовка на тип повітряного судна відповідає доповненню III до цього додатка (Part-66).

(b) У випадку підготовки на тип дирижаблів, що належать до групи 1, курси повинні бути безпосередньо схвалені компетентним органом у всіх випадках. Компетентний орган повинен мати процедуру для забезпечення того, що підготовка на тип дирижабля охоплює всі елементи, що містяться в даних технічного обслуговування утримувача сертифіката типу (DAH).

Підчастина C - Екзамени

Ця підчастина встановлює процедури, яких має дотримуватися компетентний орган під час проведення ним екзаменів.

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

(a) До проведення екзамену всі екзаменаційні питання мають зберігатися в умовах обмеженого доступу таким чином, щоб кандидати не знали, які саме питання становитимуть екзаменаційний базис.

(b) Компетентний орган має призначити:

1. осіб, які контролюють питання, що будуть використовуватися для кожного екзаменування;

2. екзаменаторів, які повинні бути присутні під час усіх екзаменів для забезпечення чесності складання екзамену.

(c) Базові екзамени мають відповідати стандартам, зазначеним у доповненнях I та II або у доповненнях VII та VIII до цього додатка (Part-66), як застосовно.

(d) Екзамени з підготовки на тип та екзамени на тип мають відповідати вимогам стандарту, зазначеного у доповненні III до цього додатка (Part-66).

(e) Нові описові питання мають впроваджуватися кожні шість місяців, а попередні питання вилучаються або тимчасово не використовуються. Записи про використані питання мають зберігатися в записах як довідкова інформація.

(f) Усі екзаменаційні папери мають роздаватися кандидатам на початку екзамену і повертатися екзаменаторові наприкінці складання екзамену. У період, передбачений для складання екзамену, не дозволяється виносити екзаменаційні папери з приміщення, де відбувається екзамен.

(g) Крім спеціальної документації, необхідної для екзаменів на тип повітряного судна, кандидат може мати при собі тільки екзаменаційні папери.

(h) Кандидати, що складають екзамен, мають розміщуватися таким чином, щоб жоден із них не мав змоги прочитати екзаменаційну роботу іншого кандидата. Не дозволяється спілкуватися з іншими особами, окрім екзаменатора.

(i) Кандидатам, які порушили вимоги до складання екзамену, забороняється складати будь-які подальші екзамени протягом 12 місяців від дати екзамену, під час якого було встановлено порушення.

Підчастина D - Конвертація кваліфікацій персоналу, який засвідчує технічне обслуговування

Ця підчастина встановлює процедури для конвертації кваліфікацій персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, зазначених в 66.A.70 цього додатка, у свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

66.B.300. Загальні положення

(a) Компетентний орган може конвертувати кваліфікації тільки:

(i) Не застосовується;

(ii) отримані в Україні і дійсні до набрання чинності цього додатка (Part-66).

(b) Компетентний орган може здійснювати конвертацію тільки відповідно до звіту про конвертацію, впровадженим відповідно до пунктів 66.B.305 або 66.B.310 цього додатка, як застосовно.

(c) Звіти про конвертацію мають бути:

(i) розроблені компетентним органом; або

(ii) схвалені компетентним органом для забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-66).

(d) Звіти про конвертацію разом з будь-якими змінами в них мають зберігатися компетентним органом в записах відповідно до 66.B.20 цього додатка.

66.B.305. Звіт про конвертацію для національних кваліфікацій

(a) Звіт про конвертацію національних кваліфікацій персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, має описувати обсяг кожного типу кваліфікації, включаючи пов'язане національне свідоцтво, за наявності, а також пов'язані права та копію чинних правил, що визначають ці вимоги.

(b) Звіт про конвертацію має відображати для кожного типу кваліфікації, зазначеного в підпункті (a) цього пункту:

1. до якого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден він буде конвертований;

2. які обмеження мають бути додані відповідно до 66.A.70 (c) або (d) цього додатка (Part-66), як застосовно;

3. умови зняття обмежень із зазначенням модуля/теми, за якими необхідне екзаменування для зняття обмеження та отримання повного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або включення додаткової категорії (підкатегорії). Він має включати модулі, визначені у доповненні I до цього додатка (Part-66), що не покриваються національною кваліфікацією.

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

(a) Для кожної схваленої організації з технічного обслуговування, що розглядається, звіт про конвертацію має встановлювати обсяг кожного типу повноваження, виданого організацією з технічного обслуговування та містити копії застосовних процедур схваленої організації з технічного обслуговування щодо кваліфікації та надання повноважень персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на підставі яких здійснюється конвертація.

(b) Звіт про конвертацію має відображати для кожного типу повноваження, зазначеного в підпункті (a) цього пункту:

1. до якого свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден воно буде конвертоване; та

2. які обмеження мають бути додані відповідно до 66.A.70 (c) або (d) цього додатка, як застосовно; та

3. умови зняття обмежень із зазначенням модуля/теми, за якими необхідне екзаменування для зняття обмеження та отримання повного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден або включення додаткової категорії (підкатегорії). Він має включати модулі, визначені у доповненні III до цього додатка (Part-66), що не покриваються національною кваліфікацією.

Підчастина E - Зарахування екзаменів

Ця підчастина встановлює процедури зарахування екзаменів згідно з 66.A.25 (e) цього додатка.

66.B.400. Загальні положення

(a) Компетентний орган може здійснити зарахування екзаменування тільки на підставі звіту про зарахування екзаменів, підготовленого відповідно до 66.B.405 цього додатка.

(b) Звіт про зарахування екзаменів має:

(i) розроблятися компетентним органом; або

(ii) схвалюватися компетентним органом для забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-66).

(c) Звіт про зарахування екзаменів разом з будь-якою зміною в ньому має бути датований і зберігатись у записах компетентного органу відповідно до 66.B.20 цього додатка.

66.B.405. Звіт про зарахування екзаменів

(a) Звіт про зарахування екзаменів має містити порівняння:

(i) модулів, підмодулів, предметів і рівнів знань, що містяться в доповненнях I або VII до цього додатка (Part-66), як застосовно; та

(ii) навчального плану застосовної технічної кваліфікації до певної заявленої категорії.

У порівнянні має бути зазначено, чи підтверджується дотримання і чи є обґрунтування для кожної заяви.

(b) Звіт про зарахування екзаменів, крім екзаменів з базових знань, що проводяться в організації з підготовки до технічного обслуговування, схваленій відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, може бути наданий тільки компетентним органом держави-члена, в якій була отримана кваліфікація, без упередження до двосторонніх угод.

(c) Зарахування може бути надано, лише коли є заява про відповідність щодо кожного модуля і підмодуля, в якій зазначено, де в технічній кваліфікації є еквівалентний стандарт.

(d) Компетентний орган на постійній основі має перевіряти:

(i) чи змінювався стандарт національної кваліфікації; або

(ii) чи змінювалися доповнення I або VII до цього додатка (Part-66), як застосовно.

Компетентний орган повинен також оцінити, чи потрібні в результаті зміни у звіті про зарахування екзаменів. Такі зміни мають бути задокументовані, датовані та записані.

66.B.410. Чинність зарахування екзаменів

(a) Компетентний орган має повідомити заявника у письмовій формі про будь-які надані зарахування разом з посиланням на звіт про зарахування екзаменів, що використовувався.

(b) Зарахування діють протягом 10 років після їх надання.

(c) Після закінчення строку дії зарахувань заявник може звернутися за новими зарахуваннями. Компетентний орган має продовжити строк дії зарахувань на додатковий 10-річний період без подальшого розгляду, якщо не були змінені вимоги до базових знань, визначені у доповненнях I або VII до цього додатка (Part-66), як застосовно.

Підчастина F - Постійний нагляд

Ця підчастина описує процедури для постійного нагляду за свідоцтвом персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, зокрема для припинення, призупинення дії або обмеження свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

66.B.500. Припинення, призупинення дії або обмеження свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

Компетентний орган має призупинити, обмежити або припинити дію свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден у разі виявлення випадку, який стосується безпеки польотів, або незаперечного встановлення факту, що особа здійснювала або була причетною до здійснення таких дій:

1. отримання свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден та/або сертифікаційних прав на підставі сфальсифікованих документів;

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

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

4. недбале технічне обслуговування;

5. фальсифікація записів з технічного обслуговування;

6. свідома видача сертифіката передачі до експлуатації, коли технічне обслуговування, зазначене в цьому сертифікаті, не було виконано або без перевірки виконання такого технічного обслуговування;

7. виконання технічного обслуговування або видача сертифіката передачі до експлуатації в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння;

8. видача сертифіката передачі до експлуатації з порушенням вимог цих Авіаційних правил.

_____

Доповнення I
до додатка 3 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"
(пункт 1 розділу V)

Доповнення I (Appendix I)
Вимоги до базових знань
(за виключенням свідоцтва категорії L)

1. Рівні знань - категорії A, B1, B2, B2L, B3 ТА C свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден

Базові знання для категорій A, B1, B2, B2L та B3 визначаються рівнями знань (1, 2 або 3) навпроти кожного відповідного предмета. Заявники на отримання категорії C мають відповідати рівню базових знань категорії B1 або B2.

Індикатори рівня знань визначаються у три рівні таким чином:

Рівень 1

Обізнаність з основними елементами предмета.

Мета:

(a) Заявник повинен бути обізнаним з основними елементами предмета.

(b) Заявник повинен бути спроможним надати простий опис предмета в цілому, використовуючи загальні слова і приклади.

(c) Заявник повинен уміти використовувати типові терміни.

Рівень 2

Загальні знання теоретичних та практичних аспектів предмета та вміння застосовувати ці знання.

Мета:

(a) Заявник повинен розуміти теоретичні принципи предмета.

(b) Заявник повинен бути спроможним надати загальний опис предмета, використовуючи типові приклади, коли це доречно.

(c) Заявник повинен бути спроможним використовувати математичні формули у зв'язку із фізичними законами, які описують предмет.

(d) Заявник повинен уміти читати та розуміти ескізи, малюнки і схеми, які описують предмет.

(e) Заявник повинен бути спроможним практично застосовувати свої знання, використовуючи детальні процедури.

Рівень 3

Детальні знання теоретичних та практичних аспектів предмета та здатність логічно і комплексно поєднувати та застосовувати окремі елементи знань.

Мета:

(a) Заявник повинен знати теорію предмета і його взаємозв'язок з іншими предметами.

(b) Заявник повинен бути спроможним надати детальний опис предмета, використовуючи теоретичні принципи і конкретні приклади.

(c) Заявник повинен розуміти і бути спроможним використовувати математичні формули, які стосуються предмета.

(d) Заявник повинен уміти читати, розуміти і створювати ескізи, прості малюнки та схеми, які описують предмет.

(e) Заявник повинен бути спроможним застосовувати свої знання на практиці, використовуючи інструкції виробника.

(f) Заявник повинен бути спроможним тлумачити результати з різних джерел і вимірювань та застосовувати коригувальні дії у необхідних випадках.

2. Поділ на модулі

Кваліфікація за основними предметами для кожної категорії або підкатегорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинна відповідати такій матриці, де застосовні предмети, позначені символом "X":

Для категорій A, B1 та B3:

'Модулі предметів	A або B1 літак з		A або B1 вертоліт з		B3
	газотурбінним двигуном(ами)	поршневим двигуном(ами)	газотурбінним двигуном(ами)	поршневим двигуном(ами)	негерметичні літаки з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше
1	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	
7B					X
8	X	X	X	X	X
9A	X	X	X	X	
9B					X
10	X	X	X	X	X
11A	X				
11B		X			
11C					X
12			X	X	
13					
14					

15	X		X		
16		X		X	X
17A	X	X			
17B					X

Для категорій B2 та B2L:

Модулі/ підмодулі предметів	B2	B2L
1	X	X
2	X	X
3	X	X
4	X	X
5	X	X
6	X	X
7A	X	X
7B		
8	X	X
9A	X	X
9B		
10	X	X
11A		
11B		
11C		
12		
13.1 та 13.2	X	X
13.3(a)	X	X (для рейтингу системи "Автопілот")
13.3(b)	X	
13.4(a)	X	X (для рейтингу системи "Com/Nav")
13.4(b)	X	X (для рейтингу системи "Системи спостереження")
13.4(c)	X	
13.5	X	X
13.6	X	
13.7	X	X (для рейтингу системи "Автопілот")
13.8	X	X для рейтингу системи "Приладові системи")

Модулі/ підмодулі предметів	B2	B2L
13.9	X	X
13.10	X	
Від 13.11 до 13.18	X	X (для рейтингу систем "Системи планера")
від 13.19 до 13.22	X	
14	X	X (для рейтингу системи "Приладові системи" та "Системи планера")
15		
16		
17A		
17B		

МОДУЛЬ 1. МАТЕМАТИКА

	Рівень			
	A	**B1**	**B2 B2L**	**B3**
1.1. Арифметика	1	2	2	2
Арифметичні терміни та знаки, методи множення і ділення, дріб і десяткові, множники і кратні, міри ваги, одиниці вимірювання і коефіцієнти перетворення, співвідношення і пропорція, середні числа і відсотки, площа і об'єм, квадрати, куби, квадратні та кубічні корені				
1.2. Алгебра				
(a)	1	2	2	2
Обчислення простих арифметичних виразів, додавання, віднімання, множення та ділення, використання дужок, прості алгебраїчні дроби				
(b)	-	1	1	1
Лінійні рівняння і їхній розв'язок Коефіцієнти і ступені, від'ємні і дробові показники ступеня Бінарні та інші застосовні системи числення Системи рівнянь і рівняння другого порядку з одним невідомим Логарифми				
1.3. Геометрія				
(a)	-	1	1	1
Прості геометричні будови				
(b)	2	2	2	2
Графічне зображення; характер та використання графіків, графіки рівнянь/функцій				

(c)	-	2	2	2
Проста тригонометрія; тригонометричні залежності, використання таблиць і прямокутної та полярної систем координат				

МОДУЛЬ 2. ФІЗИКА

	Рівень			
	A	**B1**	**B2** **B2L**	**B3**
2.1. Речовина	1	1	1	1
Природа речовини: хімічні елементи, структура атомів, молекули Хімічні сполуки Фізичні стани: твердий, рідкий і газоподібний Переходи в інший стан				
2.2. Механіка				
2.2.1. *Статика*	1	2	1	1
Сили, моменти і пари сил, зображення у вигляді векторів Центр тяжіння Елементи теорії навантаження, деформації і еластичності: тиск, стискання, зсув і скручування Природа і властивості твердого тіла, рідини і газу Тиск і плавучість в рідинах (барометри)				
2.2.2. *Кінетика*	1	2	1	1
Лінійний рух: рівномірний рух по прямій лінії, рух з постійним прискоренням (рух під дією земного тяжіння) Обертовий рух: рівномірний рух по колу (відцентрові і доцентрові сили) Періодичний рух: маятниковий рух Проста теорія коливання, гармоніка і резонанс Відношення швидкостей, перевага механічної конструкції і механічний ККД				
2.2.3. *Динаміка*				
(a)	1	2	1	1
Маса Сила, інерція, робота, потужність, енергія (потенціальна, кінетична і загальна енергія), тепло, ефективність				
(b)	1	2	2	1
Інерція і збереження інерції Імпульс				

Гіроскопічні принципи Тертя: природа і ефекти, коефіцієнт тертя (опір катанню)				
2.2.4. Гідродинаміка				
(a)	2	2	2	2
Питома вага і густина				
(b)	1	2	1	1
В'язкість, опір рідини, ефекти обтікання Ефекти стискуваності рідини Статичний, динамічний і загальний тиск: теорема Бернуллі, трубка Вентурі				
2.3. Термодинаміка				
(a)	2	2	2	2
Температура: термометри і температурні шкали: Цельсія, Фаренгейта і Кельвіна Визначення тепла				
(b)	-	2	2	1
Теплоємність, питома теплоємність Теплообмін: конвекція, випромінювання і провідність Об'ємне розширення Перший і другий закони термодинаміки Гази: закони ідеальних газів; питома теплоємність при постійному об'ємі і постійному тиску, робота, яка здійснюється газом, що розширюється Ізотермічне, адіабатичне розширення і стискання, цикли двигуна, постійний об'єм і постійний тиск, холодильники і теплові насоси Прихована теплота плавлення і випаровування, теплова енергія, теплота спалювання				
2.4. Оптика (світло)	-	2	2	-
2.5. Хвилевий рух і звук	-	2	2	-
Хвилевий рух; механічні хвилі, синусоїдний хвилевий рух, явища інтерференції, стояча хвиля Звук: швидкість звуку, продукування звуку, інтенсивність, висота і якість звуку, ефект Допплера				

МОДУЛЬ 3. ОСНОВИ ЕЛЕКТРИКИ

	Рівень			
	A	**B1**	**B2 B2L**	**B3**
3.1. Електронна теорія	1	1	1	1
Структура і розподіл електричних зарядів у: атомах, молекулах, іонах, сполуках Молекулярна структура провідників, напівпровідників та ізоляторів				

3.2. Статична електрика і електропровідність	1	2	2	1
Статична електрика і розподіл електростатичних зарядів Електростатичні закони притягання і відштовхування Одиниці заряду, закон Кулона Електропровідність в твердих тілах, рідинах, газах і у вакуумі				
3.3. Електрична термінологія	1	2	2	1
Терміни, їхні одиниці та фактори, які на них впливають: різниця потенціалів, електрорушійна сила, електрична напруга, струм, опір, провідність, заряд, звичайне проходження струму, потік електронів				
3.4. Генерування електрики	1	1	1	1
Виробництво електрики такими методами: за допомогою світла, тепла, тертя, тиску, хімічного впливу, магнетизму і руху				
3.5. Джерела постійного електричного струму	1	2	2	2
Структура і основна хімічна дія первинних джерел струму, вторинних джерел струму, свинцево-кислотних елементів, нікель-кадмієвих елементів, інших лужних елементів Елементи, з'єднані послідовно та паралельно Внутрішній опір та його вплив на батарею Будова, матеріали та функціонування термопар Функціонування фотоелементів				
3.6. Ланцюг постійного струму	-	2	2	1
Закон Ома, закони електричної напруги і струму Кіргхофа Розрахунки із використанням вищевказаних законів для виявлення опору, напруги та струму Значення внутрішнього опору джерела живлення				
3.7. Опір/Резистор				
(a)	-	2	2	1
Опір і фактори, які на нього впливають Питомий опір Кольоровий код резисторів, величини і допустимі відхилення, бажані величини, номінальна потужність Резистори, з'єднані послідовно та паралельно Розрахунок загального опору із використанням послідовного, паралельного та послідовно-паралельного з'єднання Функціонування та використання потенціометрів і реостатів Функціонування мосту опору				
(b)	-	1	1	-
Провідність з позитивним та негативним температурними коефіцієнтами Постійні резистори, стабільність, допустима величина та обмеження, методи створення				

Змінні резистори, терморезистори, резистори, залежні від напруги Створення потенціометрів і реостатів Створення мосту опору				
3.8. Потужність	-	2	2	1
Потужність, робота і енергія (кінетична та потенціальна енергія) Розсіювання потужності резистором Формула потужності Розрахунки, пов'язані із потужністю, роботою та енергією				
3.9. Ємність / Конденсатор	-	2	2	1
Дія та функція конденсатора Фактори, що впливають на площу ємності пластин, відстань між пластинами, кількість пластин, діелектрик і діелектрична константа, робоча напруга, максимально допустима напруга Типи, будова та функція конденсаторів Кодування кольором конденсаторів Розрахунки ємності та напруги в послідовних і паралельних контурах Експоненційний заряд і розряд конденсатора, часові константи Тестування конденсаторів				
3.10. Магнетизм				
(a)	-	2	2	1
Теорія магнетизму Властивості магніту Дія магніту, що перебуває в магнітному полі Землі Намагнічування і розмагнічування Магнітне екранування Різні типи магнітних матеріалів Створення електромагнітів і принципи їх функціонування Правила "рукостискання" для визначення магнітного поля навколо провідника-носія електричного струму				
(b)	-	2	2	1
Магніторушійна сила, напруженість поля, щільність магнітного потоку, магнітна проникність, петля гістерезису, залишкова намагніченість; магнітний опір, коерцитивна сила, точка насичення, вихрові струми Запобіжні заходи під час поводження із магнітами та їх зберігання				
3.11. Індукція /Індуктор	-	2	2	1
Закон Фарадея Дія наведення напруги у провіднику шляхом пересування магнітного поля Принципи індукції Вплив таких чинників на величину наведеної напруги: сили магнітного поля, швидкості зміни				

потоку; кількості витків провідника Взаємоіндукція Вплив швидкості зміни струму первинної обмотки і взаємоіндукції на наведену напругу Фактори, які впливають на взаємоіндукцію: кількість витків у котушці, фізичний розмір котушки, проникність котушки, розташування котушок відносно одна одної Правило Ленца і правила визначення полярності Зворотна електрорушійна сила, самоіндукція Точка насичення Основне призначення провідників				
3.12. Електродвигун постійного струму / Теорія генератора	-	2	2	1
Основи теорії моторів та генераторів Конструкція і призначення складових в генераторах постійного струму Робота і фактори, що впливають на вихідну потужність та напрямок струму в генераторах постійного струму Робота і фактори, що впливають на вихідну потужність, обертовий момент, швидкість і напрямок обертання моторів на постійному струмі Мотори з послідовним збудженням (серієсні), нормальним збудженням (шунтові) та змішаним (компаундованим) збудженням Будова пускового пристрою генератора				
3.13. Теорія змінного струму	1	2	2	1
Синусоїдальна форма хвилі: фаза, період, частота, цикл Миттєвий, усереднений, середньоквадратичний, максимальний струм, повноправний розмах коливання струму та їх розрахунок відносно напруги, струму та потужності Трикутні/ прямокутні хвилі Принципи однієї та трьох фаз				
3.14. Омічні (активні) (R), ємнісні (C) та індуктивні (L) контури	-	2	2	1
Зв'язок фаз напруги та струму в L, C та R-контурах, паралельне, послідовне і паралельно-послідовне сполучення Перетворення енергії в L, C та R-контурах; Розрахунок повного опору, фазового кута, коефіцієнта потужності та сили струму; Розрахунок активної потужності, уявної потужності та реактивної потужності.				
3.15. Трансформатори	-	2	2	1
Принципи будови та дії трансформаторів Втрати трансформаторів та шляхи їх подолання Робота трансформаторів з навантаженням та без навантаження Передача енергії, ефективність, маркування полярності Розрахунок лінійних та фазових напруг і струму Розрахунок потужності в трифазній системі				

Первинний та вторинний струм, напруга, коефіцієнт трансформації, потужність, ефективність Автотрансформатори				
3.16. Фільтри	-	1	1	-
Робота, призначення та використання таких фільтрів: низькопропускних, високопропускних, смугових пропускних та смугових затримувальних				
3.17. Генератори змінного струму	-	2	2	1
Обертання контуру в магнітному полі і хвилеутворення Робота і конструкція обертової арматури і генераторів змінного струму з обертовим полем Однофазні, двофазні та трифазні синхронні генератори змінного струму Переваги та використання трифазних зіркових та дельта-сполучень Постійні магнітні генератори				
3.18. Мотори змінного струму	-	2	2	1
Конструкція, принципи роботи і характеристики синхронних та індуктивних однофазних та поліфазних моторів змінного струму Методи контролю швидкості та напрямку обертання Методи створення обертового поля: конденсатор, індуктор, неявно виражений або розщеплений полюс				

МОДУЛЬ 4. ОСНОВИ ЕЛЕКТРОНІКИ

	Рівень			
	A	**B1**	**B2** **B2L**	**B3**
4.1. Напівпровідники				
4.1.1. Діоди				
(a)	-	2	2	1
Позначення діодів Характеристики і властивості діодів Послідовні та паралельні діоди Основні характеристики і використання кремнієвих керованих випрямлювачів (тиристорів), діодів із світловим випромінюванням, фотопровідних діодів, варисторів, випрямлювальних діодів Функціональна перевірка діодів				
(b)	-	-	2	-
Матеріали, конфігурація електронів, електричні властивості Матеріали типу P і N: вплив домішок на провідність, основні та неосновні носії PN - перехід в напівпровіднику (випрямлювальна дія), розподіл потенціалу в PN - переході без зміщувальної напруги, при прямій та зворотній зміщувальній напрузі				

Параметри діодів: максимальна зворотна напруга, максимальний прямий струм, температура, частота, струм витоку, дисипація енергії Робота та функції діодів в таких схемах: кліпери, клампери, двопівперіодний та півперіодний випрямлячі, випрямляч на мостовій схемі, подвоювач та потроювач напруги Деталі роботи та характеристики таких приладів: силіконових керованих випрямлячів (тиристорів), діодів із світловим випромінюванням, фотопровідних діодів, варикондів (варикапів), варисторів, випрямлювальних діодів, стабілітронів				
4.1.2. Транзистори				
(a)	-	1	2	1
Позначення транзисторів Опис складових і спрямування Характеристики і властивості транзисторів				
(b)	-	-	2	-
Створення і функціонування p-n-p і n-p-n транзисторів База, конфігурації колектора і емітера Тестування транзисторів Базова оцінка інших типів транзисторів та їхнього використання Застосування транзисторів: класи підсилювачів (A, B, C) Прості ланцюги, включаючи ланцюг зміщення, ланцюг розв'язки, ланцюг зворотного зв'язку і ланцюг стабілізації Принципи багатоступеневих схем: каскади, двотактні, осцилятори, мультивібратори, тригерні схеми				
4.1.3. Інтегральні схеми				
(a)	-	1	-	1
Опис і функціонування логічних схем і лінійних схем / операційних посилювачів				
(b)	-	-	2	-
Опис і функціонування логічних схем і лінійних схем Вступ до опису і функціонування операційного посилювача, що використовується як: інтегратор, диференціатор, повторювач напруження, компаратор Функціонування і методи з'єднання каскадів посилення: резистивно-ємнісний, індукційний (трансформатор), індукційно-резистивний (IR), прямий Переваги і недоліки позитивного і негативного зворотних зв'язків				
4.2. Друковані плати	-	1	2	-
Опис і використання друкованих плат				
4.3. Сервомеханізми				
(a)	-	1	-	-

Розуміння таких термінів: системи управління без зворотного зв'язку і системи із зворотним зв'язком, зворотний зв'язок, датчик зворотного зв'язку, аналогові перетворювачі Принципи функціонування і використання таких деталей/рис системи синхронізації: розв'язувальних пристроїв, диференційних, контрольних датчиків і передавачів обертового моменту, індукційних і ємнісних датчиків				
(b)	-	-	2	-
Розуміння таких термінів: розімкнений і закритий контур, датчик зворотного зв'язку, сервомеханізм, аналоговий перетворювач, нуль, затухання, зворотний зв'язок, мертва зона Будова, функціонування і використання таких деталей системи синхронізації: розв'язуваних пристроїв, диференційних, контрольних датчиків і передавачів обертового моменту, трансформаторів з E-подібним та I-подібним сердечниками, індукційних датчиків, ємнісних датчиків, синхронних передавачів Дефекти сервомеханізму, реверсування синхронних виводів, хитання				

МОДУЛЬ 5. ЦИФРОВА ТЕХНІКА / ЕЛЕКТРОННІ ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ СИСТЕМИ

	Рівень				
	A	**B1.1 B1.3**	**B1.2 B1.4**	**B2 B2L**	**B3**
5.1. Електронні інструментальні системи	1	2	2	3	1
Механізми типових систем і компонування кабіни електронних інструментальних систем					
5.2. Системи нумерації	-	1	-	2	-
Системи нумерації: бінарна, восьмерична і шістнадцятирічна Демонстрування перетворення між десятирічною та бінарною, восьмирічною та шістнадцятирічною системами					
5.3. Перетворення даних	-	1	-	2	-
Аналогові дані, цифрові дані Дія і застосування аналогово-цифрових і цифро-аналогових перетворювачів, введення і виведення інформації, обмеження різних типів					
5.4. Шини даних	-	2	-	2	-
Використання шин даних в системах повітряних суден, включаючи знання ARINC та інших специфікацій Мережа повітряного судна/Інтернет					
5.5. Логічні схеми					
(a)	-	2	-	2	-

Визначення загальних позначень логічних вентилів, табличні та еквівалентні схеми Прикладні програми, що використовуються в системах повітряних суден, схематичні діаграми					
(b)	-	-	-	2	-
Тлумачення логічних діаграм					
5.6. Основна будова комп'ютера					
(a)	1	2	-	-	-
Комп'ютерна термінологія (включаючи біт, байт, програмне забезпечення, деталі комп'ютера, центральний процесор, інтегральну схему та різні запам'ятовувальні пристрої, наприклад оперативний запам'ятовувальний пристрій, постійний запам'ятовувальний пристрій, програмований постійний запам'ятовувальний пристрій) Комп'ютерна технологія (яка застосовується в системах повітряних суден)					
(b)	-	-	-	2	-
Термінологія, пов'язана з комп'ютерами Функціонування, схема та інтерфейс основних складових мікрокомп'ютера, включаючи відповідні ошиновки Інформація, що міститься в одиночних і багатоадресних командах Терміни для визначення пам'яті Використання типових приладів запам'ятовування Використання, переваги та недоліки різних систем зберігання даних					
5.7. Мікропроцесори	-	-	-	2	-
Виконувані функції і загальне функціонування мікропроцесора Основні операції кожного з таких елементів мікропроцесора: блоку управління, блоку обробки даних, синхронізатора, регістру, блоку арифметичної логіки					
5.8. Інтегральні схеми	-	-	-	2	-
Функціонування і використання кодерів і декодерів Функціонування типів кодерів Використання інтеграції середнього, високого і дуже високого рівнів					
5.9. Мультиплексування	-	-	-	2	-
Функціонування, застосування та ідентифікація в логічних схемах мультиплексорів і демультиплексорів					
5.10. Волоконна оптика	-	1	1	2	-
Переваги та недоліки передачі даних через оптоволоконні кабелі порівняно із передачею електропроводкою Оптоволоконні шини даних Терміни, що пов'язані із волоконною оптикою					

Закінчення Комутаційні пристрої, операторські термінали, дистанційні термінали Застосування волоконної оптики в системах повітряних суден					
5.11. Електронні індикатори	-	2	1	2	1
Принципи функціонування звичайних типів індикаторів, які використовуються в сучасних повітряних суднах, включаючи індикатори з електронно-променевою трубкою, світлодіодні індикатори та рідкокристалічні індикатори					
5.12. Пристрої, чутливі до електростатичних розрядів	1	2	2	2	1
Особливе поводження із частинами, чутливими до електростатичних розрядів Обізнаність із ризиками та можливою небезпекою, складні та індивідуальні антистатичні захисні пристрої					
5.13. Контроль за розробкою програмного забезпечення	-	2	1	2	1
Обізнаність із обмеженнями, вимогами льотної придатності та можливими катастрофічними наслідками незатверджених змін у програмному забезпеченні					
5.14. Електромагнітне середовище	-	2	2	2	1
Вплив таких явищ на практику технічного обслуговування для електронних систем: EMC - електромагнітна сумісність; EMI - електромагнітні перешкоди; HIRF - поле високого радіаційного випромінювання; Блискавка / захист від блискавок					
5.15. Типові електронні / цифрові авіаційні системи	-	2	2	2	1
Загальна схема типових електронних/цифрових авіаційних систем і відповідне тестування за допомогою BITE (вмонтованих засобів діагностики), наприклад: (a) Тільки для B1 та B2 ACARS - ARINC Система зв'язку, адресації і повідомлень EICAS - Система показань двигуна і попередження екіпажу FBW - Управління рулями за допомогою електроприводів FMS - Система управління польотом IRS - Інерціальна система відліку					
(b) Для B1, B2 та B3: ECAM - Електронний централізований контроль повітряного судна EFIS - Електронна система пілотажних приладів GPS - Глобальна навігаційна система TCAS - Система попереджень про небезпеки під час руху і запобігання зіткненням Системи інтегровано-модульної авіоніки кабіни Інформаційні системи					

МОДУЛЬ 6. МАТЕРІАЛИ І ДЕТАЛІ

	Рівень			
	A	**B1**	**B2** **B2L**	**B3**
6.1. Матеріали повітряного судна - залізомісткі				
(a)	1	2	1	2
Характеристики, властивості та ідентифікація простої легованої сталі, що використовується в повітряних суднах Термообробка і застосування легованої сталі				
(b)	-	1	1	1
Випробування залізомістких матеріалів на твердість, міцність на розрив, утомна міцність і міцність на удар				
6.2. Матеріали повітряного судна - незалізомісткі				
(a)	1	2	1	2
Характеристики, властивості та ідентифікація простих незалізомістких матеріалів, що використовуються в повітряних суднах Термообробка і застосування незалізомістких матеріалів				
(b)	-	1	1	1
Випробування незалізомістких матеріалів на твердість, міцність на розрив, утомна міцність і міцність на удар				
6.3. Матеріали повітряного судна - композитні та неметалеві				
6.3.1. Композитні та неметалеві матеріали (крім деревини та матерії)				
(a)	1	2	2	2
Характеристики, властивості та ідентифікація простих композитних і неметалевих матеріалів, що використовуються в повітряних суднах, окрім дерева Матеріал для ущільнення і з'єднувальний матеріал				
(b)	1	2	-	2
Виявлення дефектів у композитному та неметалевому матеріалі Відновлення композитного та неметалевого матеріалу				
6.3.2. Дерев'яні конструкції	1	2	-	2
Методи конструювання дерев'яних конструкцій Характеристики, властивості та типи деревини та клею, що використовуються в літаках Зберігання та обслуговування дерев'яних конструкцій Типи дефектів деревини та дерев'яних конструкцій Виявлення дефектів у дерев'яній конструкції Відновлення дерев'яних конструкцій				

6.3.3. Покриття з матерії	1	2	-	2
Характеристики, властивості та типи матерії, що використовуються в літаках Методи перевірки матерії Типи дефектів у матерії Відновлення покриттів з матерії				
6.4. Корозія				
(a)	1	1	1	1
Основи хімії Утворення через процес гальванічного впливу, мікробіологічні чинники, напруга				
(b)	2	3	2	2
Типи корозії і їх ідентифікація Причини корозії Типи матеріалів, сприйнятливість до корозії				
6.5. Кріпильні засоби				
6.5.1. Гвинтова різьба	2	2	2	2
Номенклатура гвинтів Форма різьби, розміри і допустимі відхилення стандартних різьб, які використовуються в повітряних суднах Вимірювання гвинтової різьби				
6.4. Корозія				
6.5.2. Болти, цвяхи з великими головками і гвинти	2	2	2	2
Типи болтів: специфікація, ідентифікація і маркування авіаційних болтів, міжнародні стандарти Гайки: самоконтрівна, анкерна, стандартні типи Дрібні кріпильні гвинти: авіаційні специфікації Цвяхи з великими головками: типи і призначення, вставляння і видалення Самонарізувальні гвинти, дюбелі				
6.5.3. Замкові пристрої	2	2	2	2
Стопорна і пружинна шайба, замкова коробка, шплінти, контргайка, дротове замикання, швидкорознімні засувки, ключі, пружинні кільцеві замки, розвідні чеки				
6.5.4. Заклепки повітряного судна	1	2	1	2
Типи твердих і глухих заклепок: специфікації та визначення, термообробка				
6.6. Трубки і муфти				
(a)	2	2	2	2
Ідентифікація і типи жорстких і гнучких трубок та їхніх з'єднувачів, що використовуються в повітряних суднах				
(b)	2	2	1	2

Стандартні муфти для авіаційних гідравлічних трубок, паливопроводів, маслопроводів, пневмопроводів і вентиляційних труб				
6.7. Пружини	-	2	1	1
Типи пружин, матеріали, характеристики і застосування				
6.8. Підшипники	1	2	2	1
Призначення підшипників, навантаження, матеріал, будова Типи підшипників і їхнє застосування				
6.9. Передачі	1	2	2	1
Типи зубчатих коліс і їхнє застосування Передаточні відношення, системи понижувальної і підвищувальної передач, ведене і ведуче зубчасті колеса, проміжні зубчасті колеса, типи зчеплення Ремені та шківи, ланцюги і зірочки				
6.10. Троси управління	1	2	1	2
Типи тросів Кінцеві з'єднання, гвинтові стяжки і компенсувальні пристрої Шківи і елементи тросової системи Боуденівські троси Гнучкі системи управління повітряним судном				
6.11. Електричні кабелі та з'єднувачі	1	2	2	2
Типи кабелів, будова і характеристики Кабелі високої напруги і коаксіальні кабелі Обтискання Типи з'єднувачів, штекери, штепселі, гнізда, ізолятори, вимоги до номінального струму і максимально допустима напруга, з'єднання, ідентифікаційні коди				

МОДУЛЬ 7A. ПРАКТИКА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Примітка. Цей модуль не застосовується до категорії B3. Відповідні теми підготовки для категорії B3 визначені в модулі 7B.

	Рівень		
	A	**B1**	**B2** **B2L**
7.1. Правила техніки безпеки на повітряних суднах і в майстернях	3	3	3
Аспекти навичок безпечної роботи, включаючи запобіжні заходи, які повинні вживатися під час роботи з електрикою, газами, особливо киснем, маслами та хімікатами Також інструктаж з ремонтних операцій у разі пожежі або іншої аварії з одним або більше таких ризиків			

7.2. Практика у майстернях	3	3	3
Зберігання знарядь, контроль за знаряддями, використання матеріалів майстерні Параметри, допустимі відхилення, стандарти якості роботи Калібрування знарядь і обладнання, стандарти калібрування			
7.3. Інструменти	3	3	3
Загальні типи ручних інструментів Загальні типи механізованих інструментів Функціонування і використання знарядь точного вимірювання Змащувальний інструмент та методи Функціонування, призначення і використання загальної електричної випробувальної апаратури			
7.4. Загальна випробувальна апаратура авіаційного електронного обладнання	-	2	3
Експлуатація, функціонування та використання загальної випробувальної апаратури авіаційного електронного обладнання			
7.5. Технічні креслення, схеми і стандарти	1	2	2
Типи креслень і схеми, використовувані в них позначення, виміри, допустимі відхилення і проекції Інформація про ідентифікаційну назву блоку Мікрофільм, мікрофіша і комп'ютеризовані презентації Специфікація 100 Асоціації повітряного транспорту (ATA) Америки Авіаційні та інші застосовувані стандарти, включаючи ISO, AN, MS, NAS і MIL Монтажні схеми і принципові схеми			
7.6. Посадки і допуски	1	2	1
Розміри свердел для болтових отворів, класи посадок Загальна система посадок і допусків Перелік зчленувань і допусків повітряних суден і двигунів на їх ремонт Обмеження на згинання, викривлення і зношування Стандартні методи перевірки валів, підшипників та інших частин			
7.7. Система з'єднання електричної проводки (EWIS)	1	3	3
Цілісність, ізоляція і технології паяння та перевірки Використання обтискачів: ручних і гідравлічних Перевірка з'єднань обтиском Вставляння і витягування штекера Коаксіальні кабелі: перевірка і запобіжні заходи під час установлення Ідентифікація типів проводки, критерії їх перевірки і стійкість до пошкоджень Технології захисту проводки: обплетення кабелів і засоби кріплення пучків проводів, кабельні хомути, технології встановлення захисного покриття, включаючи жаростійке спресоване захисне покриття, оболонки, що екранує EWIS встановлення, перевірка, ремонт, обслуговування і стандарти чистоти			

7.8. Клепання	1	2	-
Клепальні з'єднання, відстань між заклепками і шаг заклепок Знаряддя, які використовуються для клепання і видалення вм'ятин з поверхні Перевірка клепальних з'єднань			
7.9. Трубки і шланги	1	2	-
Вигинання та розширення авіаційних трубок Перевірка і випробування авіаційних трубок і шлангів Монтування і фіксування трубок			
7.10. Пружини	1	2	-
Перевірка і випробування пружин			
7.11. Підшипники	1	2	-
Випробування, чищення і перевірка підшипників Вимоги до змазки підшипників Дефекти підшипників і їхні причини			
7.12. Передачі	1	2	-
Перевірка зубчатих коліс, люфт Перевірка ременів і шківів, ланцюгів і зірочок Перевірка гвинтових домкратів, важільних пристроїв, систем пушпульних штоків			
7.13. Троси управління	1	2	-
Обтиск кінцевих з'єднань Перевірка і випробування тросів управління Боуденівські троси; гнучкі системи управління повітряним судном			
7.14. Обробка матеріалів			
7.14.1. Листовий метал	-	2	-
Розмітка і розрахунок припуску на згинання Обробка листового металу, включаючи згинання і формування Перевірка виробів з листового металу			
7.14.2. Композитний та неметалевий матеріал	-	2	-
Методи зварювання Умови навколишнього середовища Методи перевірки			
7.15. Зварювання, паяння твердим припоєм, паяння і металізація			
(a)	-	2	2
Методи паяння; перевірка паяних з'єднань			
(b)	-	2	-

Методи зварювання і паяння Перевірка зварних з'єднань і з'єднань, паяних твердим припоєм Методи металізації і перевірка металізованих з'єднань			
7.16. Маса і центрування повітряного судна			
(a)	-	2	2
Центр ваги / розрахунок діапазону центрування: використання відповідних документів			
(b)	-	2	-
Підготовка повітряного судна до зважування Зважування повітряного судна			
7.17. Поводження із повітряним судном і його зберігання	2	2	2
Рулювання/буксирування повітряного судна та пов'язані з цим запобіжні заходи Піднімання повітряного судна на гідропідйомниках, підкладання підпірок, закріплення та пов'язані з цим запобіжні заходи Методи зберігання повітряного судна Процедури заправлення/дозаправлення паливом Процедури видалення льоду/запобігання обледенінню Електричні, гідравлічні та пневматичні наземні подачі Вплив умов навколишнього середовища на поводження із повітряним судном і його зберігання			
7.18. Методи розбирання, перевірки і збирання			
(a)	2	3	3
Типи дефектів і методи візуального контролю Усунення корозії, оцінка корозії і повторний захист			
(b)	-	2	-
Загальні ремонтні методи, Керівництво з ремонту конструкції Програми контролю старіння, втоми і корозії			
(c)	-	2	1
Методи неруйнівного контролю, включаючи метод проникаючої рідини, радіографічний метод, метод вихрових токів, ультразвуковий метод і бороскопічний метод			
(d)	2	2	2
Методи розбирання і повторного збирання			
(e)	-	2	2
Методи виявлення і усунення несправностей			
7.19. Надзвичайні події			
(a)	2	2	2
Перевірки після ударів блискавки і проникнення поля сильного радіаційного випромінювання (HIRF)			
(b)	2	2	-

Перевірки після надзвичайних подій, наприклад жорстких посадок або польоту через турбулентність			
7.20. Процедури технічного обслуговування	1	2	2
Планування технічного обслуговування Процедури модифікації Процедури складування Процедури сертифікації/передачі до експлуатації Взаємозв'язок з експлуатацією повітряного судна Перевірка під час технічного обслуговування / контроль якості / забезпечення якості Процедури додаткового технічного обслуговування Контроль компонентів з обмеженим ресурсом			

МОДУЛЬ 7B. ПРАКТИКА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Примітка. Обсяг цього модуля має відображати технологію літаків, що застосовується для категорії B3.

	Рівень
	B3
7.1. Правила техніки безпеки на повітряних суднах і в майстернях	3
Аспекти навичок безпечної роботи, включаючи запобіжні заходи, які повинні вживатися під час роботи з електрикою, газами, особливо киснем, маслами та хімікатами Також інструктаж з ремонтних операцій у разі пожежі або іншої аварії з одним або більше таких ризиків	
7.2. Практика у майстернях	3
Зберігання знарядь, контроль за знаряддями, використання матеріалів майстерні Параметри, допустимі відхилення, стандарти якості роботи Калібрування знарядь і обладнання, стандарти калібрування	
7.3. Інструменти	3
Загальні типи ручних інструментів Загальні типи механізованих інструментів Функціонування і використання знарядь точного вимірювання Змащувальний інструмент та методи Функціонування, призначення і використання загальної електричної випробувальної апаратури	
7.4. Загальна авіаційна випробувальна апаратура	1
Функціонування, призначення і використання загальної авіаційної випробувальної апаратури	
7.5. Технічні креслення, схеми і стандарти	2
Типи креслень і схеми, використовувані в них позначення, виміри, допустимі відхилення і проекції Інформація про ідентифікаційну назву блоку Мікрофільм, мікрофіша і комп'ютеризовані презентації	

Специфікація 100 Асоціації повітряного транспорту (ATA) Америки Авіаційні та інші застосовувані стандарти, включаючи ISO, AN, MS, NAS і MIL Монтажні схеми і принципові схеми	
7.6. Посадки і допуски	2
Розміри свердел для болтових отворів, класи посадок Загальна система посадок і допусків Перелік зчленувань і допусків повітряних суден і двигунів на їх ремонт Обмеження на згинання, викривлення і зношування Стандартні методи перевірки валів, підшипників та інших частин	
7.7. Система з'єднання електричної проводки (EWIS)	2
Цілісність, ізоляція і технології паяння та перевірки Використання обтискачів: ручних і гідравлічних Перевірка з'єднань обтиском Вставляння і витягування штекера Коаксіальні кабелі: перевірка і запобіжні заходи під час установлення Технології захисту проводки: обплетення кабелів і засоби кріплення пучків проводів, кабельні хомути, технології встановлення захисного покриття, включаючи жаростійке спресоване захисне покриття, оболонки, що екранує	
7.8. Клепання	2
Клепальні з'єднання, відстань між заклепками і шаг заклепок Знаряддя, які використовуються для клепання і видалення вм'ятин з поверхні Перевірка клепальних з'єднань	
7.9. Трубки і шланги	2
Вигинання та розширення авіаційних трубок Перевірка і випробування авіаційних трубок і шлангів Монтування і фіксування трубок	
7.10. Пружини	2
Перевірка і випробування пружин	
7.11. Підшипники	2
Випробування, чищення і перевірка підшипників Вимоги до змазки підшипників Дефекти підшипників і їхні причини	
7.12. Передачі	2
Перевірка зубчатих коліс, люфт Перевірка ременів і шківів, ланцюгів і зірочок Перевірка гвинтових домкратів, важільних пристроїв, систем пушпульних штоків	
7.13. Троси управління	2

Обтиск кінцевих з'єднань Перевірка і випробування тросів управління Боуденівські троси; гнучкі системи управління повітряним судном	
7.14. Обробка матеріалів	
7.14.1. Листовий метал	2
Розмітка і розрахунок припуску на згинання Обробка листового металу, включаючи згинання і формування Перевірка виробів з листового металу	
7.14.2. Композитний та неметалевий матеріал	2
Методи зварювання Умови навколишнього середовища Методи перевірки	
7.15. Зварювання, паяння твердим припоєм, паяння і металізація	
(a)	2
Методи паяння; перевірка паяних з'єднань	
(b)	2
Методи зварювання і паяння Перевірка зварних з'єднань і з'єднань, паяних твердим припоєм Методи металізації і перевірка металізованих з'єднань	
7.16. Маса і центрування повітряного судна	
(a)	2
Центр ваги / розрахунок діапазону центрування: використання відповідних документів	
(b)	2
Підготовка повітряного судна до зважування Зважування повітряного судна	
7.17. Поводження із повітряним судном і його зберігання	2
Рулювання/буксурування повітряного судна та пов'язані з цим запобіжні заходи Піднімання повітряного судна на гідропідйомниках, підкладання підпірок, закріплення та пов'язані з цим запобіжні заходи Методи зберігання повітряного судна Процедури заправлення/дозаправлення паливом Процедури видалення льоду/запобігання обледенінню Електричні, гідравлічні та пневматичні наземні подачі Вплив умов навколишнього середовища на поводження із повітряним судном і його зберігання	
7.18. Методи розбирання, перевірки і збирання	
(a)	3

Типи дефектів і методи візуального контролю Усунення корозії, оцінка корозії і повторний захист	
(b)	2
Загальні ремонтні методи, Керівництво з ремонту конструкції Програми контролю старіння, втоми і корозії	
(c)	2
Методи неруйнівного контролю, включаючи метод проникаючої рідини, радіографічний метод, метод вихрових токів, ультразвуковий метод і бороскопічний метод	
(d)	2
Методи розбирання і повторного збирання	
(e)	2
Методи виявлення і усунення несправностей	
7.19. Надзвичайні події	
(a)	2
Перевірки після ударів блискавки і проникнення поля сильного радіаційного випромінювання (HIRF)	
(b)	2
Перевірки після надзвичайних подій, наприклад жорстких посадок або польоту через турбулентність	
7.20. Процедури технічного обслуговування	2
Планування технічного обслуговування Процедури модифікації Процедури складування Процедури сертифікації/передачі до експлуатації Взаємозв'язок з експлуатацією повітряного судна Перевірка під час технічного обслуговування/контроль якості/забезпечення якості Процедури додаткового технічного обслуговування Контроль компонентів з обмеженим ресурсом	

МОДУЛЬ 8. ОСНОВИ АЕРОДИНАМІКИ

	Рівень			
	A	**B1**	**B2 B2L**	**B3**
8.1. Фізика атмосфери	1	2	2	1
Міжнародна стандартна атмосфера (ISA), застосування в аеродинаміці.				
8.2. Аеродинаміка	1	2	2	1

Обтікання тіла повітряним потоком; Граничний шар, ламінарний та турбулентний потоки, потік вільного струменю, відносний потік повітря, знесення потоку повітря вгору і вниз, вихори, застійна зона; Терміни: кривизна, хорда, середня аеродинамічна хорда, профільний (паразитний) опір, індуктивний опір, центр тиску, кут атаки, додатна і від'ємна крутка крила, аеродинамічна якість, форма крила та відносне видовження; Тяга, вага та аеродинамічна рівнодійна; Генерування підйомної сили та опору: кут атаки, коефіцієнт підйомної сили, коефіцієнт опору, поляра крила, зрив потоку; Забруднення аеродинамічної поверхні, включаючи лід, сніг, іній.				
8.3. Теорія польоту	1	2	2	1
Взаємозв'язок між підйомною силою, вагою, тягою та опором; Коефіцієнт ковзання; Польоти в усталеному стані, виконання; Теорія криволінійного руху; Вплив коефіцієнта перенавантаження: втрата швидкості, діапазон польоту та обмеження конструкції; Збільшення підйомної сили.				
8.4. Стійкість і динаміка польоту	1	2	2	1
Повздовжня, поперечна і курсова стійкість (активна і пасивна)				

МОДУЛЬ 9A. ЛЮДСЬКІ ФАКТОРИ

Примітка. Цей модуль не застосовується до категорії B3. Відповідні теми підготовки для категорії B3 визначені в модулі 9B.

	Рівень		
	A	**B1**	**B2** **B2L**
9.1. Загальні положення	1	2	2
Потреба врахування людських факторів; Інциденти, пов'язані з людськими факторами / людською помилкою; Закон Мерфі.			
9.2. Продуктивність та обмеження людини	1	2	2
Зір Слух Обробка інформації Увага та сприйняття			

Пам'ять Клаустрофобія і фізичний доступ			
9.3. Соціальна психологія	1	1	1
Відповідальність: особиста та групова Мотивація та демотивація Тиск співробітників; Питання "культури" Робота в групі Керівництво, нагляд та лідерство			
9.4. Фактори, що впливають на якість роботи	2	2	2
Фізична форма/здоров'я Стрес: пов'язаний з домом та роботою Поспіх та часові обмеження Обсяг роботи: перевантаження та недостатнє навантаження Сон і втома, позмінна робота Алкоголь, медичні препарати і зловживання наркотиками			
9.5. Фізичне середовище	1	1	1
Шум та випари Освітлення Клімат і температура Рух і вібрації Робоче середовище			
9.6. Завдання	1	1	1
Фізична робота Завдання, які періодично повторюються Візуальний контроль Комплексні системи			
9.7. Спілкування	2	2	2
У межах групи і між групами Реєстрація і записування роботи Оновлювання, поточність Поширення інформації			
9.8. Людська помилка	1	2	2
Помилкові моделі та теорії Типи помилок в завданнях на технічне обслуговування Наслідки помилок (авіаційні події) Уникання та виправлення помилок			

9.9. Ризики на робочому місці	1	2	2
Визнання та уникання ризиків Боротьба з аваріями			

МОДУЛЬ 9В. ЛЮДСЬКІ ФАКТОРИ

Примітка. Обсяг модуля має відображати менше вимог під час технічного обслуговування для утримувачів свідоцтва В3.

	Рівень
	В3
9.1. Загальні положення	2
Потреба врахування людських факторів Інциденти, що можуть бути віднесені на рахунок людського фактора/людських помилок Закон Мерфі	
9.2. Характеристики працездатності та обмеження людини	2
Зір Слух Обробка інформації Увага та сприйняття Пам'ять Клаустрофобія і фізичний доступ	
9.3. Соціальна психологія	1
Відповідальність: особиста та групова Мотивація та демотивація Тиск з боку членів колективу Питання "культури" Робота в групі Керівництво, нагляд та лідерство	
9.4. Фактори, що впливають на якість роботи	2
Фізична форма/здоров'я Стрес: пов'язаний з домом та роботою Поспіх та часові обмеження Обсяг роботи: перевантаження та недостатнє навантаження Сон і втома, позмінна робота Алкоголь, медичні препарати і зловживання наркотиками	
9.5. Фізичне середовище	1

Шум та випари Освітлення Клімат і температура Рух і вібрації Робоче середовище	
9.6. Завдання	1
Фізична робота Завдання, які періодично повторюються Візуальний контроль Комплексні системи	
9.7. Спілкування	2
У межах групи і між групами Реєстрація і записування роботи Оновлювання, поточність Поширення інформації	
9.8. Людська помилка	2
Помилкові моделі та теорії Типи помилок в завданнях на технічне обслуговування Наслідки помилок (авіаційні події) Уникання та виправляння помилок	
9.9. Ризики на робочому місці	2
Визнання та уникання ризиків Боротьба з аваріями	

МОДУЛЬ 10. АВІАЦІЙНЕ ЗАКОНОДАВСТВО

	Рівень			
	A	**B1**	**B2** **B2L**	**B3**
10.1. Нормативна база Роль Міжнародної організації цивільної авіації Роль Європейської Комісії Роль EASA Роль держав-членів і національних авіаційних властей Регламент (ЄК) N 2018/1139, Регламент (ЄК) N 748/2012, Регламент (ЄК) N 1321/2014 та Регламент (ЄК) N 376/2014 Взаємний зв'язок між додатками (Parts) Регламенту (ЄК) N 748/2012, Регламенту (ЄК) N 1321/2014 та Регламенту (ЄК) N 965/2012	1	1	1	1

10.2. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування - технічне обслуговування Детальне розуміння Part-66	2	2	2	2
10.3. Схвалені організації з технічного обслуговування Детальне розуміння Part-145 та підчастини F Part-M	2	2	2	2
10.4. Експлуатація Загальне розуміння Регламенту (ЄК) N 965/2012 Сертифікати експлуатантів Відповідальність експлуатантів, зокрема щодо підтримання льотної придатності та технічного обслуговування Програма технічного обслуговування повітряного судна MEL/CDL Документи, що перевозяться на борту Таблички повітряного судна (маркування)	1	1	1	1
10.5. Сертифікація повітряного судна, частин та обладнання				
(a) *Загальні положення* Загальне розуміння Part-21 та норм льотної придатності EASA CS-23, 25, 27, 29	-	1	1	1
(b) *Документи* Сертифікат льотної придатності; обмежені сертифікати льотної придатності та дозвіл на виконання польотів Реєстраційне посвідчення Сертифікат щодо шуму на місцевості Свідоцтво про зважування Дозвіл на радіостанції та Схвалення	-	2	2	2
10.6. Підтримання льотної придатності Детальне розуміння вимог Part-21, пов'язаних з підтриманням льотної придатності Детальне розуміння Part-M	2	2	2	2
10.7. Застосовні національні та міжнародні вимоги щодо (якщо не замінено вимогами ЄС)				
(a)	1	2	2	2
Програм технічного обслуговування, форм технічного обслуговування та інспекцій Директив льотної придатності Сервісних бюлетенів, сервісної інформації виробників Модифікацій і ремонту Документації технічного обслуговування: керівництва з технічного обслуговування, керівництва з ремонту конструкції, ілюстрованого каталогу запчастин тощо *Тільки для свідоцтв від A до B2:* Головних переліків мінімального обладнання, переліків мінімального обладнання, переліків відхилень конструкції, з якими дозволений виліт				
(b)	-	1	1	1

Підтримання льотної придатності Вимоги до переліків мінімального обладнання - випробувальні польоти *Тільки для свідоцтв від B1 до B2:* ETOPS, вимог щодо технічного обслуговування та вимог щодо дозволеного вильоту Всепогодних польотів, категорій польотів 2/3				

МОДУЛЬ 11A. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ І СИСТЕМИ ЛІТАКІВ З ГАЗОТУРБІННИМИ ДВИГУНАМИ

	Рівень	
	A1	**B1.1**
11.1. Теорія польоту		
11.1.1. Аеродинаміка і органи управління польотом літака	1	2
Функціонування і дія: - управління креном: елерони і спойлери; - повздовжнє управління: рулі висоти, стабілізатори, стабілізатори змінного кута установки і переднє горизонтальне оперення; - управління по курсу, обмежувачі руля Управління з використанням елевонів, рулів повороту-висоти Високоефективна механізація крила, щілини, передкрилки, закрилки, закрилки-елерони Пристрої індукції опору, спойлери, гасники підйомної сили, повітряні гальма Дія аеродинамічних гребенів, зубчата передня кромка Використання керованого граничного шару, турбулізатори, клини звалювання або пристрої передньої кромки Використання і дія тримерів, сервокомпенсаторів і антисервокомпенсаторів, серворулів, пружинних сервокомпенсаторів, балансування за масою, зміщення поверхні управління, панелей аеродинамічного балансування		
11.1.2. Високошвидкісний політ	1	2
Швидкість звуку, дозвуковий політ, білязвуковий політ, надзвуковий політ Число Маха, критичне число Маха, ударна хвиля, аеродинамічне нагрівання, правило площ Фактори, що впливають на повітряний потік на входах двигуна високошвидкісного повітряного судна Вплив стріловидності на критичне число Маха		
11.2. Конструкції корпусу - Загальні концепції		
(a)	2	2
Вимоги льотної придатності щодо конструкційної міцності Класифікація конструкцій: основна, вторинна, третинна Відмовостійкість, безпечний строк служби, концепції стійкості до пошкоджень Системи ідентифікації зон і станцій Навантаження, деформація, згинання, стискання, зсув, скручування, розтягування, окружне		

напруження, втома Дренажні та вентиляційні засоби Засоби встановлення системи Засоби захисту від удару блискавки З'єднання повітряного судна		
(b)	1	2
Методи побудови: фюзеляж з працюючою обшивкою, допоміжні нервюри, стрингери, лонжерони, перегородки, шпангоути, подвоювачі, стійки, стяжки, балки, силові набори підлоги, арматура, методи утворення плівки, антикорозійний захист, крило, хвостове оперення і вузли кріплення двигуна Методи монтажу конструкції: заклепування, скріплення болтами, з'єднання зварюванням Методи захисту поверхні, наприклад хромування, анодування, пофарбування Очищення поверхні Симетрія авіаційних конструкцій: методи вирівнювання і перевірка симетрії		
11.3. Конструкція корпусу - літаки		
11.3.1. Фюзеляж (ATA 52/53/56)	1	2
Конструкція і герметизація Кріплення крила, стабілізатора, пілона і шасі Монтування сидінь і вантажна система Двері та аварійні виходи: будова, механізми, експлуатація і запобіжні пристрої Будова та механізми вікон і вітрового скла		
11.3.2. Крила (ATA 57)	1	2
Конструкція Зберігання пального Кріплення шасі, пілона, поверхні управління і пристроїв піднімання/гальмування		
11.3.3. Стабілізатори (ATA 55)	1	2
Конструкція Кріплення поверхні управління		
11.3.4. Поверхні управління польотом (ATA 55/57)	1	2
Конструкція і кріплення Балансування - масове і аеродинамічне		
11.3.5. Гондоли/пілони (ATA 54)	1	2
Гондоли/пілони: конструкція протипожежні перегородки рама кріплення двигуна		
11.4. Кондиціонування повітря і герметизація кабіни (ATA 21)		
11.4.1. Постачання повітря	1	2

Джерела подачі повітря, включаючи відбір від двигуна, ДСУ і наземний візок		
11.4.2. Кондиціонування повітря	1	3
Системи кондиціонування повітря Пристрої циркуляції повітря і циркуляції пари Системи розподілу Система управління потоком, температурою та вологістю Системи герметизації		
11.4.3. Герметизація	1	3
Контроль та індикація, включаючи розподільний і запобіжний клапани Регулятори тиску в кабіні		
11.4.4. Захисні прилади і прилади попереджувальної сигналізації	1	3
Прилади захисту і попереджувальної сигналізації		
11.5. Системи приладів/авіоніки		
11.5.1. *Системи приладів (ATA 31)*	1	2
Система статичного і повного тиску: висотомір, індикатор повітряної швидкості, варіометр Гіроскопічна система: авіагоризонт, командний авіагоризонт, покажчик напрямку, індикатор горизонтального положення, покажчик повороту і ковзання, координатор повороту Компаси: безпосереднє зняття показань, дистанційне зняття показань Індикація кута атаки, системи сигналізації про наближення до звалювання Скло кабіни екіпажу Індикація інших систем повітряного судна		
11.5.2. *Системи авіоніки*	1	1
Основні принципи розміщення і експлуатації: Автоматичний політ (ATA 22) Зв'язок (ATA 23) Навігаційні системи (ATA 34)		
11.6. Електроенергія (ATA 24)	1	3
Встановлення і експлуатація батарей Генерування постійного струму Генерування змінного струму Аварійне генерування струму Регулювання напруги Розподіл енергії Інвертори, трансформатори, випрямлячі Захист ланцюгу Зовнішнє/наземне живлення		
11.7. Обладнання і оснащення (ATA 25)		

(a)	2	2
Вимоги до аварійного обладнання Сидіння, вертикальні та горизонтальні прив'язні ремені безпеки		
(b)	1	1
Схема кабіни Розташування обладнання Монтування оснащення кабіни Розважальне обладнання в кабіні Установлення кухні Обладнання для завантажувально-розвантажувальних робіт і зберігання вантажу Трапи		
11.8. Протипожежний захист (ATA 26)		
(a)	1	3
Системи виявлення вогню і диму та попередження про них Вогнегасні системи Перевірки системи		
(b) Переносний вогнегасник	1	2
11.9. Органи управління польотом (ATA 27)	1	3
Головні органи управління: елерон, руль висоти, руль напрямку, спойлер Управління тримером Управління активним навантаженням Пристрої збільшення підйомної сили Гаситель підйомної сили, аеродинамічні гальма Управління системою: ручне, гідравлічне, пневматичне, електричне, за допомогою електроприводів Штучне навантаження органів управління, демпфер рискання, балансування за числом М, обмежувач руля, механізм стопоріння Балансування і регулювання Система захисту / попередження звалювання		
11.10. Паливні системи (ATA 28)	1	3
Схема системи Паливні баки Системи постачання Злив, вентиляція і дренаж Перехресна подача і перекачування Індикація і попередження Заправлення пальним і зливання пального Системи повздовжнього балансування палива		

11.11. Гідравлічна енергія (ATA 29)	1	3
Схема системи Гідравлічні рідини Гідравлічні баки і акумулятори Створення тиску: електричне, механічне, пневматичне Аварійне створення тиску Фільтри Регулювання тиску Розподіл енергії Системи індикації і попередження Інтерфейс з іншими системами		
11.12. Захист від льоду і дощу (ATA 30)	1	3
Утворення льоду, його класифікація і виявлення Системи запобігання обледенінню: електрична, гарячого повітря і хімічна Системи видалення льоду: електрична, гарячого повітря, пневматична та хімічна Водовідштовхуюче покриття Підігрівання датчиків і дренажу Системи склоочисників		
11.13. Шасі (ATA 32)	2	3
Конструкція, амортизація Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна Індикація і попередження Колеса, гальма, протиковзання і автоматичне гальмування Шини Руління Бортова система виявлення наземних об'єктів		
11.14. Вогні (ATA 33)	2	3
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення Аварійні		
11.15. Кисень (ATA 35)	1	3
Схема системи: кабіна екіпажу, салон Джерела, зберігання, наповнення і розподіл Регулювання подачі Індикація і попередження		
11.16. Пневматика/вакуум (ATA 36)	1	3
Схема системи Джерела: двигун/ДСУ (допоміжна силова установка), компресори, резервуари, наземні джерела		

Тиск та вакуумні насоси Регулювання тиску Розподіл Індикація і попередження Інтерфейс з іншими системами		
11.17. Вода/відходи (ATA 38)	2	3
Схема водяної системи, подача, розподіл, технічне обслуговування і дренаж Схема системи туалетів, змивання і технічне обслуговування Корозійні аспекти		
11.18. Бортові системи технічного обслуговування (ATA 45)	1	2
Центральний комп'ютер технічного обслуговування Системи завантаження даних Система електронної бібліотеки Друкування Контроль конструкції (контроль за стійкістю до пошкоджень)		
11.19. Інтегрована модульна авіоніка (ATA42)	1	2
Функції, які можуть бути інтегровані в модулях Інтегрованої Модульної Авіоніки (IMA), серед іншого: управління випуском, контролю тиску повітря, контролю та вентиляції повітря, контролю вентиляції авіоніки та кабіни пілотів, контролю температури, комунікації руху повітря, маршрутизатор зв'язку авіоніки, управління електричним навантаженням, контролю готовності вимикача, електросистема BITE, управління паливом, контролю гальмування, контролю руління, випуску та прибирання шасі, індикації тиску шин, індикації тиску масла, моніторингу температури гальм і т. ін. Основна система; компоненти мережі		
11.20. Системи кабіни (ATA 44)	1	2
Агрегати та компоненти, що обладнані розважальними засобами для пасажирів, забезпечують зв'язок всередині літака (Система передачі даних внутрішнього зв'язку в кабіні) та між кабіною літака і наземними станціями (Служба мережі в кабіні). Включають в себе передачу голосу, даних, музики та відео. Система передачі даних внутрішнього зв'язку в кабіні забезпечує інтерфейс між кабіною екіпажу/ салоном та системами кабіни. Ці системи сприяють обміну даними різних пов'язаних LRU, і вони, як правило, управляються за допомогою панелей бортпровідника Служба мережі в кабіні зазвичай знаходиться на сервері, зазвичай взаємодіючи, зокрема, з наступними системами: передача даних/радіозв'язок; основна система кабіни; система розваг під час польоту; система зовнішнього зв'язку; система масової пам'яті кабіни;		

система моніторингу кабіни; система Змішана кабіни. Служба мережі в кабіні, може приймати такі функції, як: доступ до передпольотних/польотних звітів; доступ до електронної пошти / інтранету / інтернету; база даних про пасажирів.		
11.21. Інформаційні системи (ATA 46)	1	2
Агрегати та компоненти, які оздоблені засобами зберігання, оновлення та вилучення цифрової інформації, зазвичай наданій на папері, у мікроплівці або мікрофіші. Включає агрегати, які призначені для зберігання інформації та пошуку функції, такої як зберігання електронної бібліотеки та контролер. Не включає агрегати або компоненти, що встановлені для інших цілей та спільно з іншими системами, такими як принтер кабіни екіпажу або дисплей загального користування Типові приклади, включаючи системи повітряного руху та управління інформацією, а також системи мережевого обслуговування Система загальної інформації літака Система інформації приладової дошки Система інформації технічного обслуговування Система інформації кабіни пасажирів Система змішаної інформації		

МОДУЛЬ 11B. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ І СИСТЕМИ ЛІТАКІВ З ПОРШНЕВИМИ ДВИГУНАМИ

Примітка. Цей модуль не застосовується до категорії B3. Відповідні теми підготовки для категорії B3 визначено в модулі 11C.

Примітка. Цей Модуль відображає технологію літаків, що відповідає підкатегоріям A2 та B1.2.

	Рівень	
	A2	**B1.2**
11.1. Теорія польоту		
11.1.1. *Аеродинаміка і органи управління польотом літака* Функціонування і дія: управління креном: елерони і спойлери; повздовжнє управління: рулі висоти, стабілізатори, стабілізатори змінного кута установки і переднє горизонтальне оперення; управління по курсу, обмежувачі руля Управління з використанням елевонів, рулів повороту-висоти Високоефективна механізація крила, щілини, передкрилки, закрилки, закрилки-елерони Пристрої індукції опору, спойлери, гасники підйомної сили, повітряні гальма Дія аеродинамічних гребенів, зубчата передня кромка	1	2

Використання керованого граничного шару, турбулізатори, клини звалювання або пристрої передньої кромки Використання і дія тримерів, сервокомпенсаторів і антисервокомпенсаторів, серворулів, пружинних сервокомпенсаторів, балансування за масою, зміщення поверхні управління, панелей аеродинамічного балансування		
11.1.2. *Високошвидкісний політ - не застосовується*	-	-
11.2. Конструкції корпусу - загальні концепції		
(a) Вимоги льотної придатності щодо конструкційної міцності Класифікація конструкцій: основна, вторинна, третинна Відмовостійкість, безпечний строк служби, концепції стійкості до пошкоджень Системи ідентифікації зон і станцій Навантаження, деформація, згинання, стискання, зсув, скручування, розтягування, окружне напруження, втома Дренажні та вентиляційні засоби Засоби встановлення системи Засоби захисту від удару блискавки З'єднання повітряного судна	2	2
(b) Методи побудови: фюзеляж з працюючою обшивкою, допоміжні нервюри, стрингери, лонжерони, перегородки, шпангоути, подвоювачі, стійки, стяжки, балки, силові набори підлоги, арматура, методи утворення плівки, антикорозійний захист, крило, хвостове оперення і вузли кріплення двигуна Методи монтажу конструкції: заклепування, скріплення болтами, з'єднання зварюванням Методи захисту поверхні, наприклад хромування, анодування, пофарбування Очищення поверхні Симетрія авіаційних конструкцій: методи вирівнювання і перевірка симетрії	1	2
11.3. Конструкція корпусу - літаки		
11.3.1. *Фюзеляж (ATA 52/53/56)* Конструкція і герметизація Кріплення крила, стабілізатора, пілона і шасі Монтування сидінь і вантажна система Двері та аварійні виходи: конструкція і експлуатація Кріплення вікон і вітрового скла	1	2
11.3.2. *Крила (ATA 57)* Конструкція Зберігання пального Кріплення шасі, пілона, поверхні управління і пристроїв піднімання/гальмування	1	2

11.3.3. *Стабілізатори (ATA 55)* Конструкція Кріплення поверхні управління	1	2
11.3.4. *Поверхні управління польотом (ATA 55/57)* Конструкція і кріплення Балансування - масове і аеродинамічне	1	2
11.3.5. Гондоли/пілони (ATA 54) Гондоли/пілони: Конструкція Протипожежні перегородки Рама кріплення двигуна	1	2
11.4. Кондиціонування повітря і герметизація кабіни (ATA 21) Системи герметизації та кондиціонування повітря Контролери тиску в кабіні, пристрої захисту та попередження Системи опалення	1	3
11.5. Системи приладів/авіоніки		
11.5.1. *Системи приладів (ATA 31)* Система статичного і повного тиску: висотомір, індикатор повітряної швидкості, варіометр Гіроскопічна система: авіагоризонт, командний авіагоризонт, покажчик напрямку, індикатор горизонтального положення, покажчик повороту і ковзання, координатор повороту Компаси: безпосереднє зняття показань, дистанційне зняття показань Індикація кута атаки, системи сигналізації про наближення до звалювання Скло кабіни екіпажу Індикація інших систем повітряного судна	1	2
11.5.2. C*истеми авіоніки* Основні принципи розміщення і експлуатації: Автоматичний політ (ATA 22) Зв'язок (ATA 23) Навігаційні системи (ATA 34)	1	1
11.6. Електроенергія (ATA 24) Встановлення і експлуатація батарей Генерування постійного струму Регулювання напруги Розподіл енергії Захист ланцюгу Інвертори, трансформатори, випрямлячі	1	3
11.7. Обладнання і оснащення (ATA 25)		

(a) Вимоги до аварійного обладнання Сидіння, вертикальні та горизонтальні прив'язні ремені безпеки	2	2
(b) Схема кабіни Розташування обладнання Монтування оснащення кабіни Розважальне обладнання в кабіні Установлення кухні Обладнання для завантажувально-розвантажувальних робіт і зберігання вантажу Трапи	1	1
11.8. Протипожежний захист (ATA 26)		
(a) Системи виявлення вогню і диму та попередження про них Вогнегасні системи Перевірки системи	1	3
(b) Переносний вогнегасник	1	2
11.9. Органи управління польотом (ATA 27) Головні органи управління: елерон, руль висоти, руль напрямку Управління тримером Пристрої збільшення підйомної сили Управління системою: ручне Механізми стопоріння Балансування і регулювання Система попередження звалювання	1	3
11.10. Паливні системи (ATA 28) Схема системи Паливні баки Системи постачання Перехресна подача і перекачування Індикація і попередження Заправлення пальним і зливання пального	1	3
11.11. Гідравлічна енергія (ATA 29) Схема системи Гідравлічні рідини Гідравлічні баки і акумулятори Створення тиску: електричне, механічне	1	3

Фільтри Регулювання тиску Розподіл енергії Системи індикації і попередження		
11.12. Захист від льоду і дощу (ATA 30) Утворення льоду, його класифікація і виявлення Системи видалення льоду: електрична, гарячого повітря, пневматична і хімічна Підігрівання датчиків і дренажу Системи склоочисників	1	3
11.13. Шасі (ATA 32) Конструкція, амортизація Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна Індикація і попередження Колеса, гальма, протиковзання і автоматичне гальмування Шини Руління Бортова система виявлення наземних об'єктів	2	3
11.14. Вогні (ATA 33) Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення Аварійні	2	3
11.15. Кисень (ATA 35) Схема системи: кабіна екіпажу, салон Джерела, зберігання, наповнення і розподіл Регулювання подачі Індикація і попередження	1	3
11.16. Пневматика/вакуум (ATA 36) Схема системи Джерела: двигун/ДСУ, компресори, резервуари, наземні джерела Тиск та вакуумні насоси Регулювання тиску Розподіл Індикація і попередження Інтерфейс з іншими системами	1	3
11.17. Вода/відходи (ATA 38) Схема водяної системи, подача, розподіл, технічне обслуговування і дренаж Схема системи туалетів, змивання і технічне обслуговування Корозійні аспекти	2	3

МОДУЛЬ 11C. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ І СИСТЕМИ ЛІТАКІВ З ПОРШНЕВИМИ ДВИГУНАМИ

Примітка. Цей Модуль відображає технологію літаків, що відповідає підкатегорії B3.

	Рівень
	B3
11.1. Теорія польоту	
Аеродинаміка і органи управління польотом літака Функціонування і дія: управління креном: елерони і спойлери; повздовжнє управління: рулі висоти, стабілізатори, стабілізатори змінного кута установки і переднє горизонтальне оперення; управління по курсу, обмежувачі руля Управління з використанням елеронів, рулів повороту і висоти Високоефективна механізація крила, щілини, передкрилки, закрилки, закрилки-елерони Пристрої індукції опору, спойлери, гасники підйомної сили, повітряні гальма Дія аеродинамічних гребенів, зубчата передня кромка Використання керованого граничного шару, турбулізатори, клини звалювання або пристрої передньої кромки Використання і дія тримерів, сервокомпенсаторів і антисервокомпенсаторів, серворулів, пружинних сервокомпенсаторів, балансування за масою, зміщення поверхні управління, панелей аеродинамічного балансування	1
11.2. Конструкції корпусу - загальні концепції	
(a)	2
Вимоги льотної придатності щодо конструкційної міцності Класифікація конструкцій: основна, вторинна, третинна Відмовостійкість, безпечний строк служби, концепції стійкості до пошкоджень Системи ідентифікації зон і станцій Навантаження, деформація, згинання, стискання, зсув, скручування, розтягування, окружне напруження, втома Дренажні та вентиляційні засоби Засоби встановлення системи Засоби захисту від удару блискавки З'єднання повітряного судна	
(b)	2
Методи побудови: фюзеляж з працюючою обшивкою, допоміжні нервюри, стрингери, лонжерони, перегородки, шпангоути, подвоювачі, стійки, стяжки, балки, силові набори підлоги, арматура, методи	

утворення плівки, антикорозійний захист, крило, хвостове оперення і вузли кріплення двигуна Методи монтажу конструкції: заклепування, скріплення болтами, з'єднання зварюванням Методи захисту поверхні, наприклад хромування, анодування, пофарбування Очищення поверхні Симетрія авіаційних конструкцій: методи вирівнювання і перевірка симетрії	
11.3. Будова корпусу - літаки	
11.3.1. *Фюзеляж (ATA 52/53/56)* Конструкція Кріплення крила, стабілізатора, пілона і шасі Монтування сидінь Двері і аварійні виходи: конструкція і експлуатація Кріплення вікон і лобового скла	1
11.3.2. *Крила (ATA 57)* Конструкція Зберігання пального Кріплення шасі, пілона, поверхні управління і пристроїв піднімання/гальмування	1
11.3.3. *Стабілізатори (ATA 55)* Конструкція Кріплення поверхні управління	1
11.3.4. *Поверхні управління польотом (ATA 55/57)* Конструкція і кріплення Балансування - масове і аеродинамічне	1
11.3.5. Гондоли/пілони (ATA 54) Гондоли/пілони: будова протипожежні перегородки рама кріплення двигуна	1
11.4. Кондиціонування повітря і герметизація кабіни (ATA 21)	1
Системи опалення та вентиляції	
11.5. Системи приладів/авіоніки	
11.5.1. *Системи приладів (ATA 31)* Система статичного тиску: висотомір, індикатор повітряної швидкості, варіометр Гіроскопічна система: авіагоризонт, командний авіагоризонт, покажчик напрямку, індикатор горизонтального положення, покажчик повороту і ковзання, координатор повороту Компаси: безпосереднє зняття показань, дистанційне зняття показань Індикація кута атаки, системи сигналізації про наближення до звалювання Скло кабіни екіпажу Індикація інших систем повітряного судна	1

11.5.2. *Системи авіоніки* Основні принципи розміщення і експлуатації: Автоматичний політ (ATA 22) Зв'язок (ATA 23) Навігаційні системи (ATA 34)	1
11.6. Електроенергія (ATA 24)	2
Встановлення і експлуатація батарей Генерування постійного струму Регулювання напруги Розподіл енергії Захист ланцюгу Інвертори, трансформатори, випрямлячі	
11.7. Обладнання і оснащення (ATA 25)	2
Вимоги до аварійного обладнання Сидіння, вертикальні та горизонтальні прив'язні ремені безпеки	
11.8. Протипожежний захист (ATA 26)	2
Переносний вогнегасник	
11.9. Органи управління польотом (ATA 27)	3
Головні органи управління: елерон, руль висоти, руль напрямку Тример Пристрої збільшення підйомної сили Управління системою: ручне Механізми стопоріння Балансування і регулювання Система захисту від звалювання	
11.10. Паливні системи (ATA 28)	2
Схема системи Паливні баки Системи постачання Перехресна подача і перекачування Індикація і попередження Заправлення пальним і зливання пального	
11.11. Гідравлічна енергія (ATA 29)	2
Схема системи Гідравлічні рідини Гідравлічні баки і акумулятори Створення тиску: електричне, механічне	

Фільтри Регулювання тиску Розподіл енергії Системи індикації і попередження	
11.12. Захист від льоду і дощу (ATA 30)	1
Утворення льоду, його класифікація і виявлення Системи видалення льоду: електрична, гарячого повітря, пневматична і хімічна Підігрівання датчиків і дренажу Системи склоочисників	
11.13. Шасі (ATA 32)	2
Конструкція, амортизація Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна Індикація і попередження Колеса, гальма, протиковзання і автоматичне гальмування Шини Руління	
11.14. Вогні (ATA 33)	2
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення Аварійні	
11.15. Кисень (ATA 35)	2
Схема системи: кабіна екіпажу, кабіна Джерела, зберігання, наповнення і розподіл Регулювання подачі Індикація і попередження	
11.16. Пневматика/вакуум (ATA 36)	2
Схема системи Джерела: двигун/ДСУ, компресори, резервуари, наземні джерела Насоси тиску та вакуумні насоси Регулювання тиску Розподіл Індикація і попередження Інтерфейс з іншими системами	

МОДУЛЬ 12. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ І СИСТЕМИ ВЕРТОЛЬОТІВ

	Рівень

	A3 A4	B1.3 B1.4
12.1. Теорія польоту - аеродинамічні характеристики несучих гвинтів	1	2
Термінологія Ефекти прецесії гіроскопа Реактивний момент і управління по курсу Асиметрія підйомної сили, зрив потоку на закінцівці лопаті Тенденція переміщення і її коригування Коріолісовий ефект і компенсація Стан вихрового кільця, вирівнювання потужності, надмірне кабрирування Авторотація Ефект впливу землі		
12.2. Системи управління польотом	2	3
Циклічне управління Загальне управління Тарілка автомата перекосу Орган управління рисканням: управління рульовим гвинтом, хвостовий гвинт, відбираєме повітря Втулка несучого гвинта: конструкція і експлуатаційні характеристики Демпфер лопаті: функція і конструкція Лопать гвинта: будова лопаті несучого та хвостового гвинта та кріплення Управління тримером, фіксовані та переставні стабілізатори Управління системою: ручне, гідравлічне, електричне і за допомогою електроприводів Автомат навантаження Балансування і регулювання		
12.3. Встановлення співвісності лопатей і аналіз вібрації	1	3
Вирівнювання несучого гвинта Встановлення співвісності несучого і хвостового гвинтів Статичне і динамічне балансування Типи вібрації, методи зменшення вібрації Самозбуджувальні коливання біля землі		
12.4. Трансмісія	1	3
Коробка приводів, несучий і хвостовий гвинти Муфти зчеплення, муфти вільного ходу і гальмо несучого гвинта Вали приводу хвостового гвинта, гнучкі з'єднання, опори, демпфери вібрації і кронштейни підшипників		
12.5. Конструкції корпусу		
(a)	2	2

Норми льотної придатності щодо міцності конструкції Класифікація конструкцій: основна, вторинна і третинна Відмовостійкість, концепції стійкості до пошкоджень Системи ідентифікації зон і станцій Навантаження, деформація, згинання, стискання, зсув, скручування, розтягування, окружне напруження, втома Дренажні та вентиляційні засоби Засоби встановлення системи Засоби захисту від удару блискавки		
(b)	1	2
Методи побудови: фюзеляж з працюючою обшивкою, допоміжні нервюри, стрингери, лонжерони, перегородки, шпангоути, подвоювачі, стійки, стяжок, балки, силові набори підлоги, арматура, методи утворення плівки і антикорозійного захисту Кріплення стабілізатора, пілона і шасі Монтаж сидінь Двері: конструкція, механізми, експлуатація і запобіжні пристрої Конструкція вікон і вітрового скла Зберігання пального Протипожежні перегородки Підвіска двигуна Методи монтажу конструкції: заклепування, скріплення болтами, з'єднання зварюванням Способи захисту поверхні, наприклад хромування, анодування, фарбування Очищення поверхні Симетрія корпусу: методи вирівнювання і перевірка симетрії		
12.6. Кондиціонування повітря (ATA 21)		
12.6.1. *Подача повітря* Джерела подачі повітря, включаючи відбір від двигуна і наземна рухома установка	1	2
12.6.2. *Кондиціонування повітря* Системи кондиціонування повітря Системи розподілу Системи регулювання потоку і температури Захисні та попереджувальні пристрої	1	3
12.7. Системи приладів/авіоніки		
12.7.1. *Системи приладів (ATA 31)* Система статичного і повного тиску: висотомір, індикатор повітряної швидкості, варіометр Гіроскопічна система: авіагоризонт, командний авіагоризонт, покажчик напрямку, індикатор горизонтального положення, покажчик повороту і ковзання, координатор повороту Компаси: безпосереднє зняття показань, дистанційне зняття показань	1	2

Системи індикації вібрації - HUMS Скло кабіни екіпажу Індикація інших систем повітряного судна		
12.7.2. *Системи авіоніки* Основні принципи розміщення і експлуатації: Автопілот (ATA 22); Зв'язок (ATA 23); Навігаційні системи (ATA 34)	1	1
12.8. Електроенергія (ATA 24)	1	3
Встановлення і експлуатація батарей Генерування постійного струму, генерування змінного струму Аварійне генерування струму Регулювання напруги; захист ланцюга Розподіл енергії Інвертори, трансформатори, випрямлячі Зовнішнє/наземне живлення		
12.9. Обладнання і оснащення (ATA 25)		
(a)	2	2
Вимоги до аварійного обладнання Сидіння, вертикальні та горизонтальні прив'язні ремені безпеки Підйомні системи		
(b)	1	1
Аварійні системи забезпечення плавучості Схема кабіни, збереження вантажу Розташування обладнання Монтування оснащення кабіни		
12.10. Протипожежний захист (ATA 26)	1	3
Системи виявлення вогню і диму та попередження про них Вогнегасні системи Перевірки системи		
12.11. Паливні системи (ATA 28)	1	3
Схема системи Паливні баки Системи постачання Злив, вентиляція і дренаж Перехресна подача і перекачування Індикація і попередження Заправлення пальним і зливання пального		

12.12. Гідравлічна енергія (ATA 29)	1	3
Схема системи Гідравлічні рідини Гідравлічні баки і акумулятори Створення тиску: електричне, механічне, пневматичне Аварійне створення тиску Фільтри Регулювання тиску Розподіл енергії Система індикації і попередження Інтерфейс з іншими системами		
12.13. Захист від льоду і дощу (ATA 30)	1	3
Утворення льоду, класифікація і виявлення Системи запобігання обледенінню і видалення льоду: електрична, гарячого повітря і хімічна Відштовхування і видалення дощу Підігрівання датчиків і дренажу Система склоочисників		
12.14. Шасі (ATA 32)	2	3
Конструкція, амортизація Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна Індикація і попередження Колеса, шини, гальма Руління Бортова система виявлення наземних об'єктів Полозкові шасі, поплавки		
12.15. Вогні (ATA 33)	2	3
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення Аварійні		
12.16. Пневматика/вакуум (ATA 36)	1	3
Схема системи Джерела: двигун/ДСУ, компресори, резервуари, наземні джерела Тиск та вакуумні насоси Регулювання тиску Розподіл Індикація і попередження Інтерфейс з іншими системами		
12.17. Інтегрована модульна авіоніка (ATA42)		

Функції, які можуть бути інтегровані в модулях Інтегрованої модульної авіоніки (IMA), серед іншого: управління випуском, контроль тиску повітря, вентиляція повітря та контроль, контроль вентиляції авіоніки та кабіни екіпажу, контроль температури, зв'язок при русі в повітрі, маршрутизатор зв'язку авіоніки, управління електричним навантаженням, моніторинг автоматичного вимикача, електросистема BITE, управління паливом, контроль гальмування, контроль рульового управління, випуск та прибирання шасі, індикація тиску шин, індикація тиску масла, моніторинг температури гальм і ін.; Основна система Компоненти мережі		
12.18. Системи бортового технічного обслуговування (ATA 45)	1	2
Центральний комп'ютер технічного обслуговування Система завантаження даних Система електронної бібліотеки Друкування Контроль конструкції (контроль стійкості до пошкоджень)		
12.19. Інформаційні системи (ATA 46)	1	2
Агрегати та компоненти, які оснащені засобами зберігання, оновлення та вилучення цифрової інформації, зазвичай наданій на папері, на мікроплівці або мікрофіші. Включає агрегати, які призначені для зберігання інформації та пошуку функції, такої, як зберігання електронної бібліотеки та контролер. Не включає агрегати або компоненти, що встановлені для інших цілей та спільно з іншими системами, такими, як принтер кабіни екіпажу або дисплей загального користування Типові приклади містять в собі системи руху в повітрі та управління інформацією, а також системи мережевого обслуговування Система загальної інформації літака Система інформації приладової дошки Система інформації технічного обслуговування Система інформації кабіни пасажирів Система змішаної інформації		

МОДУЛЬ 13. АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ І СИСТЕМИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

	Рівень
	B2 **B2L**
13.1. Теорія польоту	
(a) *Аеродинаміка і органи управління польотом* Функціонування і дія: управління креном: елерони і спойлери;	1

повздовжнє управління: рулі висоти, стабілізатори, стабілізатори змінного кута установки і переднє горизонтальне оперення; та управління по курсу, обмежувачі руля Управління з використанням елевонів, рулів повороту і висоти Високоефективна механізація крила, щілини, передкрилки, закрилки, закрилки-елерони Пристрої індукції опору, спойлери, гасники підйомної сили, повітряні гальма; та Використання і дія тримерів, сервокомпенсаторів, поверхонь управління, що відхиляються	
(b) *Високошвидкісний політ* Швидкість звуку, дозвуковий політ, біля звуковий політ, надзвуковий політ Число Маха, критичне число Маха	1
(c) *Аеродинаміка несучого гвинта* Термінологія Функціонування і вплив управління циклічним шагом, управління загальним шагом і управління рульовим гвинтом	1
13.2. Конструкції - загальні концепції	
Основи конструкції систем	1
Системи визначення зон і станцій	2
Електрозварювання	2
Передбачення захисту від ударів блискавки	2
13.3. Автоматичний політ (ATA 22)	
(a) Основи автоматичного управління польотом, включаючи робочі принципи та поточну термінологію Обробка сигналів управління Способи роботи: канали крену, тангажу і курсу Демпфер рискання Система збільшення стійкості у вертольотах Автоматичне регулювання балансування Інтерфейс навігаційних засобів автопілоту	3
(b) Автомати тяги Системи автоматичної посадки: принципи і категорії, способи роботи, заходження на посадку, глісада, приземлення, відхід на друге коло, системні керівні програми і несправні стани	3
13.4. Зв'язок/навігація (ATA 23/34)	
(a) Основи випромінювання радіохвиль, антени, лінії передачі, зв'язок, приймач і передавач Принципи роботи таких систем: зв'язок дуже високої частоти (VHF)	3

зв'язок високої частоти (HF) аудіо аварійний привідний передавач (ELT) кабінний магнітофон (CVR) всенаправлений маяк дуже високої частоти (VOR) автоматичне пелентування (ADF) система посадки за приладами (ILS) системи командних пілотажних приладів (FDS), далекомірне обладнання (DME) зональна навігація, системи RNAV системи вибору оптимального режиму польоту (FMS) глобальна навігаційна система (GPS), глобальна супутникова	
(b) відповідач системи управління повітряним рухом, вторинний оглядовий радіолокатор система попереджень про небезпеку руху і запобігання зіткненням (TCAS) метеорологічний радіолокатор радіовисотомір автоматичне залежне спостереження - мовлення (ADS-B)	3
(c) мікрохвильова система посадки (MLS) дуже низькочастотна і гіперболічна навігаційна система (VLF/Omega) допплерівська навігація система інерційної навігації (INS) передача інформації і повідомлень ARINC	3
13.5. Електроенергія (ATA 24)	3
Установлення і функціонування батарей Генерування постійного струму (DC) Генерування змінного струму (AC) Аварійне генерування струму Регулювання напруги Розподіл енергії Інвертори, трансформатори, випрямлячі Захист контуру Зовнішнє/наземне живлення навігаційна система (GNSS) канал передачі даних	3
13.6. Обладнання і оснащення (ATA 25)	
Вимоги до електронного аварійного обладнання Розважальне обладнання кабіни	

13.7. Управління польотом (ATA 27)	
(a) Головне управління: елерон, руль висоти, руль напрямку, спойлер Управління тримером Управління активним навантаженням Пристрої збільшення підйомної сили Гаситель підйомної сили, аеродинамічні гальма Управління системою: ручне, гідравлічне, пневматичне Штучне навантаження органів управління, демпфер рискання, балансування за числом М, обмежувач руля, механізм стопоріння Система захисту від звалювання	2
(b) Управління системою: електричне, за допомогою електроприводів	3
13.8. Системи приладів (ATA 31)	3
Класифікація Атмосфера Термінологія Манометри і системи вимірювання тиску Система приймача повітряного тиску Висотоміри Варіометр Індикатор повітряної швидкості Показник числа М Системи повідомлення висоти / сигналізації небезпечної висоти Обчислювачі повітряних сигналів Пневматичні системи приладів Манометри і термометри з безпосереднім зняттям показань Системи індикації температури Системи індикації кількості пального Гіроскопічні принципи Авіагоризонти Покажчики ковзання Гіроскопи курсу Система попередження про небезпечне зближення із землею (GPWS) Курсові системи Системи реєстрації параметрів польоту (FDRS) Електронні системи пілотажних приладів (EFIS) Системи сигналізації приладів, включаючи головні системи сигналізації і централізовані сигналізаційні панелі	

Системи сигналізації про наближення до звалювання і системи індикації кута атаки Вимірювання та індикація вібрації Скло кабіни екіпажу	
13.9. Вогні (ATA 33)	3
Зовнішні: аеронавігаційні, запобігання зіткненню, посадкові, для руління, підсвічування льоду Внутрішні: салону, кабіни екіпажу, вантажного відділення Аварійні	
13.10. Бортові системи технічного обслуговування (ATA 45)	3
Центральний комп'ютер технічного обслуговування Системи завантаження даних Система електронної бібліотеки Друкування Контроль конструкції (контроль стійкості до пошкоджень)	
13.11. Кондиціонування та герметизація кабіни (ATA 21)	
13.11.1. *Подача повітря*	2
Джерела подачі повітря, включаючи відбір від двигуна, ДСУ та наземний візок	
13.11.2. *Кондиціонування повітря*	
Системи кондиціювання повітря	2
Пристрої циркулювання повітря і циркулювання пари	3
Системи розподілу	1
Система управління потоком, температурою та вологістю	3
13.11.3. *Герметизація* Системи герметизації Управління та індикація, включаючи контроль та запобіжні клапани Контролери тиску в кабіні	3
13.11.4. *Пристрої безпеки та попередження*	3
Пристрої безпеки та попередження	
13.12. Протипожежний захист (ATA 26)	
(a) Системи виявлення вогню і диму та попередження про них Вогнегасні системи Перевірки системи	3
(b) Переносний вогнегасник	1
13.13. Паливні системи (ATA 28)	
Схема системи	1

Паливні баки	1
Системи постачання	1
Злив, вентиляція і дренаж	1
Перехресна подача і перекачування	2
Індикація і попередження	3
Заправлення пальним і зливання пального	2
Системи поздовжнього балансування палива	3
13.14. Гідравлічна потужність (ATA 29)	
Схема системи	1
Гідравлічні рідини	1
Гідравлічні баки і акумулятори	1
Створення тиску: електричне, механічне, пневматичне	3
Аварійне створення тиску	3
Фільтри	1
Регулювання тиску	3
Розподіл енергії	1
Системи індикації і попередження	3
Інтерфейс з іншими системами	3
13.15. Захист від льоду та дощу (ATA 30)	
Утворення льоду, класифікація та виявлення;	2
Системи запобігання обледенінню: електрична, гарячого повітря та хімічна	2
Системи видалення льоду: електрична, гарячого повітря, пневматична, хімічна	3
Відштовхування дощу	1
Підігрівання датчиків і дренажну	3
Системи склоочисників	1
13.16. Шасі (ATA 32)	
Конструкція, амортизація	1
Системи випуску і прибирання: нормальна і аварійна	3
Індикація і попередження	3
Колеса, гальма, протиковзання і автоматичне гальмування	3
Шини	1
Руління	3
Бортова система виявлення наземних об'єктів	3
13.17. Кисень (ATA 35)	

Схема системи: кабіна екіпажу, кабіна	3
Джерела, зберігання, наповнення і розподіл	3
Регулювання подачі	3
Індикація і попередження	3
13.18. Пневматика / Вакуум (ATA 36)	
Схема системи	2
Джерела: двигун/ДСУ, компресори, резервуари, наземні джерела	2
Регулювання тиску	3
Розподіл	1
Індикація і попередження	3
Інтерфейс з іншими системами	3
13.19. Вода/Відходи (ATA 38)	2
Схема водяної системи, подача, розподіл, технічне обслуговування і дренаж Схема системи туалетів, змивання і технічне обслуговування Корозійні аспекти	
13.20. Інтегрована модульна авіоніка (ATA 42)	3
Основна система Компоненти мережі Примітка: Функції, які можуть бути інтегровані в Інтегрованій модульній авіоніці (IMA), модулів, серед іншого: управління випуском контроль тиску повітря контроль та вентиляція повітря контроль вентиляції авіоніки та кабіни пілотів, контроль температури зв'язок повітряного руху маршрутизатор зв'язку авіоніки управління електричним навантаженням контролю готовності вимикача електросистема вбудованого контролю BITE управління паливом контроль гальмування контроль рульового управління розширення та скорочення шасі індикація тиску шин індикація тиску масла моніторинг температури гальм	
13.21. Системи кабіни (ATA 44)	3

Агрегати та компоненти, які оснащені розважальними засобами для пасажирів, забезпечують зв'язок всередині літака (Система зв'язку в кабіні - CIDS) та між кабіною літака і наземними станціями (Служба мережі в кабіні - CNS). Вони включають в себе передачу голосу, даних, музики та відео. Система зв'язку в кабіні забезпечує інтерфейс між салоном/кабіною екіпажу та системами кабіни. Ці системи сприяють обміну даними різних пов'язаних LRU, і вони, як правило, управляються за допомогою панелей бортпровідника (FAP) Служба мережі в кабіні зазвичай знаходиться на сервері, зазвичай взаємодіючи, зокрема, з наступними системами: Передача даних/радіозв'язок, система розваг під час польоту Головна система кабіни екіпажу Система розваг під час польоту Система зовнішнього зв'язку Система масової пам'яті кабіни екіпажу Система моніторингу кабіни екіпажу Змішана система кабіни Служба мережі в кабіні, може приймати такі функції, як: доступ до перед польотних/польотних звітів доступ до електронної пошти/Інтранету/інтернету база даних про пасажирів	
13.22. Інформаційні системи (ATA 46)	3
Агрегати та компоненти, які оздоблені засобами зберігання, оновлення та вилучення цифрової інформації, зазвичай наданій на папері, на мікроплівці або мікрофіші. Включає агрегати, які призначені для зберігання інформації та пошуку функції, такої як зберігання електронної бібліотеки та контролер. Не включає агрегати або компоненти, що встановлені для інших цілей та спільно з іншими системами, такими як принтер кабіни екіпажу або дисплей загального користування Типові приклади включають: Системи повітряного руху та управління інформацією, а також системи мережевого обслуговування Система загальної інформації літака Система інформації приладової дошки Система інформації технічного обслуговування Система інформації кабіни пасажирів Система змішаної інформації	

МОДУЛЬ 14. СИЛОВА УСТАНОВКА

	Рівень
	B2 **B2L**

14.1. Газотурбінні двигуни	
(a) Конструктивна компоновка і функціонування турбореактивного, турбовентиляторного, турбовального і турбогвинтового двигунів	1
(b) Електронне управління двигуном і системи дозування палива (FADEC)	2
14.2. Системи індикації двигунів	2
Системи індикації температури вихідного газу / температури перед турбіною Частота обертів двигуна Індикація тяги двигуна: системи індикації ступеня підвищення тиску в компресорі двигуна, тиску нагнітання, тиску на виході газотурбінного двигуна або тиску в реактивному соплі Тиск і температура мастила Тиск, температура і подача палива Тиск у всмоктувальному патрубку Момент обертання двигуна Частота обертів гвинта	
14.3. Системи запуску та запалювання	2
Функціонування системи запуску двигуна та компоненти Системи запалювання та компоненти Вимоги безпеки технічного обслуговування	

МОДУЛЬ 15. ГАЗОТУРБІННИЙ ДВИГУН

	Рівень	
	A	**B1**
15.1. Основи	1	2
Потенційна енергія, кінетична енергія, закони руху Ньютона, цикл Брайтона Зв'язок між силою, роботою, потужністю, енергією, швидкістю, прискоренням Конструктивна компоновка і функціонування турбореактивного, турбовентиляторного, турбовального і турбогвинтового двигунів		
15.2. Характеристика двигуна	-	2
Повна тяга, чиста тяга, тяга звуженого сопла, розподіл тяги, сумарна тяга, тягова потужність, еквівалентна потужність на валу, питома витрата палива Коефіцієнт корисної дії двигуна Ступінь двоконтурності та ступінь підвищення тиску в компресорі двигуна Тиск, температура і швидкість потоку газу		

Номінальні характеристики двигуна, статична тяга, вплив швидкості, висоти і гарячого клімату, стандартна характеристика, обмеження		
15.3. Вхідний пристрій	2	2
Вхідний пристрій компресора Ефекти різних конфігурацій вхідного пристрою Захист від льоду		
15.4. Компресори	1	2
Осьовий і відцентровий типи Особливості конструкції і принципи функціонування та застосування Балансування вентилятора Функціонування: Причини та наслідки зриву потоку і помпажу компресора Методи управління повітряним потоком: випускні клапани, поворотні лопатки вхідного спрямляючого апарату, поворотні лопатки статора, лопатки робочого колеса Ступінь стискання в компресорі		
15.5. Блок камери згоряння	1	2
Особливості конструкції і принципи функціонування		
15.6. Секція турбіни	2	2
Функціонування і характеристики різних типів лопаток турбіни Кріплення лопаток до диска Сопловий спрямляючий апарат Причини і наслідки напруження і повзучості лопаток турбіни		
15.7. Вихідний пристрій	1	2
Особливості конструкції і принципи функціонування Сопло, що звужується, сопло, що розширяється, і сопло регульованої площі Зниження шуму двигуна Реверси тяги		
15.8. Підшипники і ущільнення	-	2
Особливості конструкції і принципи функціонування		
15.9. Змазки і паливо	1	2
Властивості і специфікації Присадки до палива Заходи безпеки		
15.10. Системи змазки	1	2
Функціонування/схема і компоненти системи		
15.11. Паливні системи	1	2

Функціонування систем управління двигуном і регулювання подачі палива, включаючи електронне управління двигуном (FADEC) Схеми систем і компоненти		
15.12. Повітряні системи	1	2
Функціонування систем управління розподілом повітря і протиобліднення двигуна, включаючи внутрішнє охолодження, герметизацію і обслуговування зовнішнім повітрям		
15.13. Системи запуску і запалювання	1	2
Функціонування системи запуску двигунів і компоненти Системи запалювання і компоненти Вимоги безпеки технічного обслуговування		
15.14. Системи індикації двигуна	1	2
Температура вихідного газу/температура перед турбіною Індикація тяги двигуна: системи індикації ступеня підвищення тиску в компресорі двигуна, тиску нагнітання, тиску на виході газотурбінного двигуна або тиску в реактивному соплі Тиск і температура мастила Тиск і подача палива Частота обертів двигуна Вимірювання та індикація вібрації Момент обертання Потужність		
15.15. Системи нарощування потужності	-	1
Функціонування і застосування Вприскування води, водяного розчину метанолу Системи форсажної камери		
15.16. Турбогвинтові двигуни	1	2
З'єднана газом /вільна турбіна і механічно з'єднані турбіни Редуктори Інтегроване управління двигуном і гвинтом Засоби запобігання перевищенню частоти обертання		
15.17. Турбовальні двигуни	1	2
Механізми, приводні системи, понижувальний привід, муфти, системи управління		
15.18. Допоміжні силові установки (APUs)	1	2
Призначення, функціонування, захисні системи		
15.19. Розміщення силової установки	1	2
Конфігурація протипожежних перегородок, обичайок, звукопоглинальних панелей, підвісок двигуна, віброізолювальних опор, шлангів, трубопроводів, фідерів, з'єднувачів, обплетення, тросів і тяг управління, точок підйому і дренажів		

15.20. Протипожежні системи	1	2
Функціонування систем виявлення і гасіння вогню		
15.21. Контроль двигуна і експлуатація на землі	1	3
Процедури запуску і гонки двигуна на землі Інтерпретація вихідної потужності двигуна та параметрів Контроль стану (включаючи аналіз мастила, вібрації і бороскопіювання) Перевірка двигуна і його компонентів за критеріями, допустимими відхиленнями і даними, зазначеними виробником двигуна Миття/чистка компресора Пошкодження стороннім предметом		
15.22. Збереження і консервація двигуна	-	2
Консервація і розконсервація двигуна і агрегатів/систем		

МОДУЛЬ 16. ПОРШНЕВИЙ ДВИГУН

	Рівень		
	A	**B1**	**B3**
16.1. Основи	1	2	2
Механічний, тепловий і об'ємний коефіцієнти корисної дії Робочі цикли - 2-тактний, 4-тактний, Отто, Дизеля Робочий об'єм і ступінь стискання Конфігурація двигуна і порядок запалювання			
16.2. Характеристики двигуна	1	2	2
Розрахунок і вимірювання потужності Фактори, що впливають на потужність двигуна Суміші/збіднення, передчасне запалювання			
16.3. Конструкція двигуна	1	2	2
Картер двигуна, колінчатий вал, розподільні вали, відстійник Коробка допоміжних приводів Збирання циліндра і поршня Шатун, впускний і випускний колектори Клапанні механізми Редуктори повітряного гвинта			
16.4. Паливні системи двигуна			
16.4.1. *Карбюратори*	1	2	2
Типи, конструкція і принципи роботи Охолодження і нагрівання			

16.4.2. *Системи вприскування палива*	1	2	2
Типи, конструкція і принципи роботи			
16.4.3. *Електронне управління двигуном*	1	2	2
Робота управління двигуном і системи регулювання подачі палива, включаючи електронне управління двигуном (FADEC) Схеми систем і компоненти			
16.5. Системи запуску і запалювання	1	2	2
Системи запуску та попереднього підігріву Типи магнето, конструкція і принципи роботи Проводка системи запалювання, свічки запалювання Системи низької і високої напруги			
16.6. Вхідна, вихлопна і охолоджувальна системи	1	2	2
Конструкція і робота впускних систем, включаючи додаткові повітряні системи Випускні системи, системи охолодження двигуна - повітряні і рідинні			
16.7. Наддув/турбонаддув	1	2	2
Принципи і призначення наддуву і його вплив на параметри двигуна Конструкція і робота систем наддуву/турбонаддуву Системна термінологія Системи управління Система захисту			
16.8. Змазки і паливо	1	2	2
Властивості та специфікації Присадки до палива Заходи безпеки			
16.9. Системи змащування	1	2	2
Робота/схема системи і компоненти			
16.10. Системи індикації двигуна	1	2	2
Частота обертів двигуна Температура головки циліндра Температура охолоджувальної рідини Тиск і температура мастила Температура вихідних газів Тиск і подача палива Тиск у колекторі			
16.11. Розміщення силової установки	1	2	2
Конфігурація протипожежних перегородок, обичайок, звукопоглинальних панелей, підвісок двигуна, противібраційних опор, шлангів, труб, фідерів, з'єднувачів, обплетення, тросів і тяг управління, точок			

підйому і дренажів			
16.12. Перевірка двигуна і експлуатація на землі	1	3	2
Процедури запуску і гонки двигуна на землі Інтерпретація потужності та параметрів двигуна Перевірка двигуна і його компонентів: критерії, допустимі відхилення і дані, зазначені виробником двигуна			
16.13. Збереження і консервація двигуна	-	2	1
Консервація і розконсервація двигуна і агрегатів/систем			

МОДУЛЬ 17A. ПОВІТРЯНИЙ ГВИНТ

Примітка. Цей модуль не застосовується до категорії B3. Відповідні теми підготовки для категорії B3 визначено в модулі 17B.

	Рівень	
	A	**B1**
17.1. Основи	1	2
Теорія елемента лопаті Високий/низький кут установки лопаті, кут реверса, кут атаки, частота обертання Сковзання повітряного гвинта Аеродинамічна, відцентрова сила і сила тяги Крутильний момент Кут атаки набігаючого на лопать повітряного потоку Вібрація і резонанс		
17.2. Конструкція повітряного гвинта	1	2
Методи конструювання і матеріали, що використовуються в композиційних і металевих повітряних гвинтах Розташування лопаті, поверхня лопаті, комель лопаті, спинка лопаті та втулка повітряного гвинта в зборі Повітряний гвинт фіксованого шагу, регульованого шагу, постійної частоти обертання Встановлення повітряного гвинта/кока		
17.3. Управління шагом повітряного гвинта	1	2
Управління частотою обертання і методи зміни шага, механічні та електричні/електронні Флюгування і шаг з від'ємною тягою Захист від перевищення частоти обертання		
17.4. Синхронізація повітряного гвинта	-	2
Обладнання для синхронізації і фазової синхронізації		
17.5. Захист повітряного гвинта від обледеніння	1	2
Рідинне і електричне обладнання проти обледеніння		

17.6. Технічне обслуговування повітряного гвинта	1	3
Статичне і динамічне балансування Встановлення співвісності лопатей Оцінювання пошкодження, ерозії, корозії, руйнування в разі удару і розшарування матеріалу лопатей Схеми обробки/ремонту повітряного гвинта Випробування двигуна з повітряним гвинтом		
17.7. Зберігання і консервація повітряного гвинта	1	2
Консервація і розконсервація повітряного гвинта		

МОДУЛЬ 17B. ПОВІТРЯНИЙ ГВИНТ

Примітка. Цей модуль відображає технологію гвинта літаків, що належать до категорії B3.

	Рівень
	B3
17.1. Основи	2
Теорія елемента лопаті Високий/низький кут установки лопаті, кут реверса, кут атаки, частота обертання Сковзання повітряного гвинта Аеродинамічна, відцентрова сила і сила тяги Крутильний момент Кут атаки набігаючого на лопать повітряного потоку Вібрація і резонанс	
17.2. Конструкція повітряного гвинта	2
Методи конструювання і матеріали, що використовуються в композиційних і металевих повітряних гвинтах Розташування лопаті, поверхня лопаті, комель лопаті, спинка лопаті та втулка повітряного гвинта в зборі Повітряний гвинт фіксованого шагу, регульованого шагу, постійної частоти обертання Встановлення повітряного гвинта/кока	
17.3. Управління шагом повітряного гвинта	2
Управління частотою обертання і методи зміни шага, механічні та електричні/електронні Флюгування і шаг з від'ємною тягою Захист від перевищення частоти обертання	
17.4. Синхронізація повітряного гвинта	2
Обладнання для синхронізації і фазової синхронізації	
17.5. Захист повітряного гвинта від обледеніння	2
Рідинне і електричне обладнання проти обледеніння	

17.6. Технічне обслуговування повітряного гвинта	2
Статичне і динамічне балансування Встановлення співвісності лопатей Оцінювання пошкодження, ерозії, корозії, руйнування в разі удару і розшарування матеріалу лопатей Схеми обробки/ремонту повітряного гвинта Випробування двигуна з повітряним гвинтом	
17.7. Зберігання і консервація повітряного гвинта	2
Консервація і розконсервація повітряного гвинта	

Доповнення II
до додатка 3 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"
(пункт 1 розділу V)

Доповнення II (Appendix II)
Стандарт базових екзаменів
(за виключенням свідоцтва категорії L)

1. Загальні положення

1.1. Усі базові екзамени мають проводитися з використанням формату тестового завдання множинного вибору з однією правильною відповіддю та тестового завдання відкритого типу (описових питань), як зазначено нижче. Неправильні відповіді мають здаватися однаково правдоподібними для будь-якої особи, недосвідченої з цього питання. Всі варіанти мають чітко стосуватися питання, мати однакову лексику, граматичну будову та довжину. У числових питаннях неправильні відповіді мають відповідати процедурним помилкам, таким як використання неправильних знаків або неправильне перетворення одиниць. Вони не мають бути випадковими цифрами.

1.2. Кожне тестове завдання множинного вибору містить три альтернативні відповіді, тільки одна з них є правильною, і кандидату надається час для виконання модуля, який базується на номінальній середній величині у 75 секунд на одне питання.

1.3. Кожне тестове завдання відкритого типу (описове питання) вимагає підготовки письмової відповіді, для чого кандидатові надається 20 хвилин для відповіді на кожне таке питання.

1.4. Відповідні тестові завдання відкритого типу (описові питання) мають бути підготовлені і використовуватися для оцінювання знань тем, зазначених у модулях 7A, 7B, 9A, 9B та 10 доповнення I до цього додатка (Part-66).

1.5. Кожне тестове завдання відкритого типу повинно мати підготовлену модель відповіді, яка також включатиме будь-які відомі альтернативні відповіді, що можуть бути віднесені до інших підрозділів.

1.6. Модель відповіді також поділяється на перелік важливих пунктів, які називаються ключовими.

1.7. Тестова частина кожного підмодуля або модуля вважається складеною, якщо 75 % відповідей є правильними.

1.8. Кожна відповідь на тестове завдання відкритого типу (описове питання) вважається прийнятою на 75 %, якщо відповідь кандидата містить 75 % необхідних ключових пунктів питання і не має серйозних помилок у необхідних ключових пунктах.

1.9. Якщо не складено тільки тестову частину або тільки описову частину, тоді необхідно перескласти тільки тестову частину або тільки описову частину відповідно.

1.10. Система відмічання помилок не використовуватиметься для визначення, чи склав кандидат екзамен.

1.11. Нескладений модуль можна перескласти не раніше ніж через 90 днів з дати його нескладення, крім випадку, коли схвалена згідно вимогами додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил організація з підготовки до технічного обслуговування проводить курси повторного вивчення нескладених предметів відповідного модуля, тоді нескладений модуль може бути перескладений через 30 днів.

1.12. Періоди часу, передбачені 66.A.25 цього додатка (Part-66), стосуються кожного окремого екзамену по модулю, за винятком тих екзаменів по модулю, які були здані як частина іншої категорії свідоцтва, на основі якої свідоцтво вже було видане.

1.13. Максимальна кількість послідовних спроб для кожного модуля дорівнює трьом. Наступна можливість з трьох спроб надається через один рік.

Заявник має проінформувати в письмовій формі організацію з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган, які проводять екзаменування про кількість і дати спроб протягом останнього року та організацію або компетентний орган, де ці спроби мали місце. Організація з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган є відповідальним(ою) за перевірку кількості спроб протягом застосовного строку.

2. Кількість питань для модулів доповнення I до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил

2.1. МОДУЛЬ 1 - МАТЕМАТИКА

Категорія A - 16 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 20 хвилин.

Категорія B1 - 32 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 40 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 32 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 40 хвилин.

Категорія B3 - 28 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 35 хвилин.

2.2. МОДУЛЬ 2 - ФІЗИКА

Категорія A - 32 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 40 хвилин.

Категорія B1 - 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 65 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 65 хвилин.

Категорія B3 - 28 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 35 хвилин.

2.3 МОДУЛЬ 3 - ОСНОВИ ЕЛЕКТРИКИ

Категорія A - 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 25 хвилин.

Категорія B1 - 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 65 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 65 хвилин.

Категорія B3 - 24 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 30 хвилин.

2.4. МОДУЛЬ 4 - ОСНОВИ ЕЛЕКТРОНІКИ

Категорія B1 - 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 25 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 40 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 50 хвилин.

Категорія B3 - 8 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 10 хвилин.

2.5. МОДУЛЬ 5 - ЦИФРОВА ТЕХНІКА / ЕЛЕКТРОННІ ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ СИСТЕМИ

Категорія A - 16 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 20 хвилин.

Категорії B1.1 та B1.3 - 40 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 50 хвилин.

Категорії B1.2 та B1.4 - 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 25 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 72 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 90 хвилин.

Категорія B3 - 16 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 20 хвилин.

2.6. МОДУЛЬ 6 - МАТЕРІАЛИ І ДЕТАЛІ

Категорія A - 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 65 хвилин.

Категорія B1 - 72 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 90 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 60 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 75 хвилин.

Категорія B3 - 60 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 75 хвилин.

2.7. МОДУЛЬ 7A - ПРАКТИКА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Категорія A - 72 тестових питань та 2 описових питання. Час на виконання - 90 + 40 хвилин.

Категорія B1 - 80 тестових питань та 2 описових питання. Час на виконання - 100 + 40 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 60 тестових питань та 2 описових питання. Час на виконання - 75 + 40 хвилин.

МОДУЛЬ 7B - ПРАКТИКА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Категорія B3 - 60 тестових питань та 2 описових питання. Час на виконання - 75 + 40 хвилин.

2.8. МОДУЛЬ 8 - ОСНОВИ АЕРОДИНАМІКИ

Категорія A - 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 25 хвилин.

Категорія B1 - 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 25 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 25 хвилин.

Категорія B3 - 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 25 хвилин.

2.9. МОДУЛЬ 9A - ЛЮДСЬКІ ФАКТОРИ

Категорія A - 20 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання - 25 + 20 хвилин.

Категорія B1 - 20 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання - 25 + 20 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 20 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання - 25 + 20 хвилин.

МОДУЛЬ 9B - ЛЮДСЬКІ ФАКТОРИ

Категорія B3 - 16 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання - 20 + 20 хвилин.

2.10. МОДУЛЬ 10 - АВІАЦІЙНЕ ЗАКОНОДАВСТВО

Категорія A - 32 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання - 40 + 20 хвилин.

Категорія B1 - 40 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання - 50 + 20 хвилин.

Категорія B2 та категорія B2L - 40 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання - 50 + 20 хвилин.

Категорія B3 - 32 тестових питань та 1 описове питання. Час на виконання - 40 + 20 хвилин.

2.11. МОДУЛЬ 11A - АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ГАЗОТУРБІННОГО ЛІТАКА

Категорія A - 108 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 135 хвилин.

Категорія B1 - 140 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 175 хвилин.

МОДУЛЬ 11B - АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ПОРШНЕВОГО ЛІТАКА

Категорія A - 72 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 90 хвилин.

Категорія B1 - 100 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 125 хвилин.

МОДУЛЬ 11C - АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ПОРШНЕВОГО ЛІТАКА

Категорія B3 - 60 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 75 хвилин.

2.12. МОДУЛЬ 12 - АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ВЕРТОЛЬОТА

Категорія A - 100 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 125 хвилин.

Категорія B1 - 128 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 160 хвилин.

2.13. МОДУЛЬ 13 - АЕРОДИНАМІКА, КОНСТРУКЦІЇ ТА СИСТЕМИ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Категорія B2 - 180 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 225 хвилин. За необхідності, питання та час на виконання можуть бути розділені на дві частини.

Категорія B2L

Рейтинг систем	Кількість тестових питань	Час на виконання (хвилини)
Основні вимоги (Підмодулі 13.1, 13.2, 13.5 та 13.9)	28	35
COM/NAV (Підмодуль 13.4(a))	24	30
ПРИЛАДОВІ СИСТЕМИ (Підмодуль 13.8)	20	25
АВТОПІЛОТ (Підмодулі 13.3(a) та 13.7)	28	35
СИСТЕМИ СПОСТЕРЕЖЕННЯ (Підмодуль 13.4(b))	8	10
СИСТЕМИ ПЛАНЕРА (Підмодулі від 13.11 до 13.18)	32	40

2.14. МОДУЛЬ 14 - СИЛОВА УСТАНОВКА

Категорія B2 та категорія B2L - 24 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 30 хвилин.

Примітка: Екзамен B2L для модуля 14 застосовується тільки для рейтингів "Приладові системи" та "Системи планера".

2.15. МОДУЛЬ 15 - ГАЗОТУРБІННИЙ ДВИГУН

Категорія A - 60 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 75 хвилин.

Категорія B1 - 92 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 115 хвилин.

2.16. МОДУЛЬ 16 - ПОРШНЕВИЙ ДВИГУН

Категорія A - 52 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 65 хвилин.

Категорія B1 - 72 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 90 хвилин.

Категорія B3 - 68 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 85 хвилин.

2.17. МОДУЛЬ 17A - ПОВІТРЯНИЙ ГВИНТ

Категорія A - 20 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 25 хвилин.

Категорія B1 - 32 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 40 хвилин.

МОДУЛЬ 17B - ГВИНТ

Категорія B3 - 28 тестових та 0 описових питань. Час на виконання - 35 хвилин.

Доповнення III
до додатка 3 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"
(пункт 1 розділу V)

Доповнення III (Appendix III)
Стандарт підготовки і екзаменів з типу повітряного судна. Підготовка на робочому місці

1. Загальні положення

Підготовка на тип повітряного судна має складатися з теоретичної підготовки та екзаменування для всіх категорій та (за винятком категорії C) практичної підготовки і оцінювання.

(a) Теоретична підготовка та екзаменування мають відповідати таким вимогам:

(i) Проводитися організацією з підготовки до технічного обслуговування, схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або іншою організацією, безпосередньо схваленою компетентним органом.

(ii) За винятком випадків, дозволених підготовкою з відмінностей, яка зазначена у підпункті (c) цього пункту, відповідати стандарту, зазначеному у пункті 3.1 цього доповнення, та, якщо застосовно, відповідним елементам, які визначені в обов'язковій частині прийнятних даних для забезпечення експлуатації відповідно до Part-21, та стандарту екзаменування підготовки з типу, зазначеного у пункті 4.1 цього доповнення.

(iii) У разі якщо особа отримала кваліфікацію категорії C академічним шляхом, як зазначено у 66.A.30 (a) (5) цього додатка (Part-66), перша теоретична підготовка на тип відповідного повітряного судна має бути на рівні категорії B1 або B2.

(iv) Має бути розпочата і завершена протягом 3 років до подання заявки на внесення рейтингу типу.

(b) Практична підготовка та оцінювання мають відповідати таким вимогам:

(i) Проводитися організацією з підготовки до технічного обслуговування схваленою відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, або іншою організацією, безпосередньо схваленою компетентним органом.

(ii) За винятком випадків, дозволених підготовкою з відмінностей, яка зазначена у підпункті (c) цього пункту, відповідати стандарту, зазначеному у пункті 3.2 цього доповнення та, якщо застосовно, відповідним елементам, які визначені в обов'язковій частині прийнятних даних для забезпечення експлуатації відповідно до Part-21, та стандарту оцінювання підготовки з типу, зазначеного у пункті 4.2 цього доповнення.

(iii) Включати характерний перелік завдань з технічного обслуговування, що належать до типу повітряного судна.

(iv) Включати демонстрації використання обладнання, компонентів, тренажерів, інших пристроїв або повітряних суден.

(v) Має бути розпочата і завершена протягом 3 років до подання заявки на внесення рейтингу типу.

(c) Підготовка з відмінностей

(i) Підготовка з відмінностей - підготовка, необхідна для опанування відмінностей між рейтингами двох різних типів повітряного судна того самого виробника, як визначено компетентним органом.

(ii) Підготовка з відмінностей має бути визначена в кожному конкретному випадку на індивідуальній основі з урахуванням вимог, що містяться у цьому доповненні щодо теоретичного і практичного елементів підготовки на рейтинг типу.

(iii) Рейтинг типу має бути внесений до свідоцтва тільки після підготовки з відмінностей, коли заявник також відповідає одній з таких умов:

має внесений до свідоцтва рейтинг типу повітряного судна, відмінності з якого були ідентифіковані, або

має завершену підготовку на тип, що вимагається для повітряного судна, відмінності з якого було ідентифіковано.

2. Рівні підготовки на тип повітряного судна

Нижчезазначені три рівні визначають мету, обсяг підготовки та рівень знань, які необхідно досягти в процесі підготовки.

Рівень 1. Короткий огляд конструкції планера, систем та силової установки, як зазначено у частині опису систем керівництва з технічного обслуговування повітряного судна / інструкції з підтримання льотної придатності.

Мета курсу - після закінчення підготовки за Рівнем 1 студент повинен:

(a) надавати простий опис всього предмета, використовуючи загальні слова та приклади, типові терміни та визначити заходи безпеки щодо планера, його систем та силової установки;

(b) ідентифікувати керівництва повітряного судна, актуальні технології з технічного обслуговування планера, його систем та силової установки;

(c) визначити загальне розташування головних систем повітряного судна;

(d) визначити загальне розташування й характеристики силової установки;

(e) ідентифікувати спеціальні інструменти і обладнання, що використовуються повітряним судном.

Рівень 2. Загальний огляд систем управління, індикації, головних компонентів, включаючи їх розташування і призначення, обслуговування та виявлення незначних несправностей.

Мета курсу - додатково до інформації, зазначеної в Рівні 1, після закінчення Рівня 2 студент повинен:

(a) розуміти теоретичні основи; застосовувати знання на практиці із застосуванням деталізованих процедур;

(b) пригадати заходи безпеки під час роботи на повітряному судні або поряд з ним, на силовій установці та системах;

(c) описати особливості доступу до систем і повітряного судна, принципи поводження в ньому, виникнення потужності та джерела;

(d) ідентифікувати розташування головних компонентів;

(e) пояснити принципи нормального функціонування кожної з головних систем, включаючи термінологію та номенклатуру;

(f) виконати процедури обслуговування, пов'язані з повітряним судном: паливної, силової установки, гідравлічної, шасі, води/відходів, кисневої;

(g) продемонструвати вміння використовувати звіти екіпажу та бортової системи звітування (усунення незначних несправностей) та визначити льотну придатність повітряного судна згідно з MEL/CDL;

(h) продемонструвати використання, інтерпретацію та застосування відповідної документації, включаючи керівництва з підтримання льотної придатності, керівництв з технічного обслуговування, ілюстрованих каталогів запчастин тощо.

Рівень 3. Детальний опис, експлуатація, розташування компонентів, процедури зняття/установки, визначення і усунення несправностей на рівні, зазначеному в керівництві з технічного обслуговування.

Мета курсу - додатково до інформації, зазначеної в Рівні 1 та Рівні 2, після закінчення Рівня 3 студент повинен:

(a) продемонструвати теоретичні знання систем та конструкцій повітряного судна та взаємозв'язків з іншими системами, надати докладний опис предмета, використовуючи теоретичні основи і конкретні приклади, інтерпретувати результати з різних джерел і вимірювань та застосовувати коригувальні дії (за потреби);

(b) виконувати перевірки систем, силових установок, компонентів та функціональні перевірки, як зазначено у керівництві з технічного обслуговування повітряного судна;

(c) демонструвати використання, тлумачення і застосування відповідної документації, включаючи керівництво з ремонту конструкції, керівництво з усунення несправностей тощо;

(d) аналізувати інформацію з метою прийняття рішень щодо діагностики несправностей та їх усунення на рівні, зазначеному в керівництві з технічного обслуговування;

(e) описати процедури описати процедури заміни компонентів, унікальних для цього типу повітряного судна.

3. Стандарт підготовки на тип повітряного судна

Незважаючи на те, що підготовка на тип включає теоретичний та практичний елементи, курси можуть бути схвалені для теоретичного елементу, практичного елементу або їх поєднання.

3.1. Теоретичний елемент

(a) Мета:

Після закінчення теоретичного курсу підготовки студент повинен продемонструвати на рівнях, визначених у тематичному плані цього доповнення, докладні теоретичні знання, щодо систем повітряного судна, що застосовуються, конструкції, експлуатації, технічного обслуговування, ремонту та усунення несправностей відповідно до схвалених даних для технічного обслуговування. Студент повинен бути спроможним продемонструвати використання керівництв та схвалених процедур, у тому числі знання щодо відповідних перевірок і обмежень.

(b) Рівень підготовки:

Рівні підготовки зазначено у пункті 2 цього доповнення.

Після першого курсу підготовки на тип для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, категорії C всі наступні курси потребуються тільки до Рівня 1.

Під час теоретичної підготовки Рівня 3, за потреби, може бути використаний навчальний матеріал Рівня 1 і Рівня 2 для вивчення повного обсягу розділу. Проте в процесі підготовки більшість навчального матеріалу і навчального часу має бути більш високого рівня.

(c) Тривалість:

Мінімальна тривалість теоретичної підготовки міститься в такій таблиці:

Категорія	Години
Літаки з максимальною злітною масою понад 30000 кг:	
B1.1	150
B1.2	120
B2	100
C	30
Літаки з максимальною злітною масою, рівною або менше 30000 кг і вище 5700 кг:	
B1.1 B1.2 B2 C	120 100 100 25
Літаки з максимальною злітною масою 5700 кг і нижче (*)	
B1.1 B1.2 B2 C	80 60 60 15
Вертольоти (**)	
B1.3 B1.4 B2 C	120 100 100 25

_____

(*) Для негерметичних літаків з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і нижче мінімальна тривалість підготовки може бути зменшена на 50 %.

(**) Для вертольотів у групі 2 (як зазначено у 66.A.5 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил мінімальна тривалість підготовки може бути зменшена на 30 %.

Для цілей таблиці, що наведена вище, година підготовки означає 60 хвилин підготовки і виключає будь-які перерви, екзаменування, перегляд, підготування та відвідування повітряного судна.

Ці години застосовуються тільки до теоретичних курсів для повної комбінації повітряного судна/двигуна відповідно до рейтингу типу, як визначено Агентством.

(d) Обґрунтування тривалості курсу:

Тривалість та охоплення тем курсів підготовки, що проводяться в організації з підготовки до технічного обслуговування, схваленій відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил, і курсів, безпосередньо схвалених компетентним органом, мають бути обґрунтовані на підставі аналізу потреб у підготовці, що оснований на:

конструкції типу повітряного судна, його потребах у технічному обслуговуванні і типах експлуатації,

детальному аналізі відповідних розділів (зміст таблиці, наведеній в підпункті (e) пункту 3.1 цього доповнення),

детальному аналізі компетентності, який відображає, що мета зазначена в підпункті (a) пункту 3.1 цього доповнення, повністю досягнута.

Якщо під час аналізу потреб виявлена необхідність проведення більше годин підготовки, то тривалість курсу має бути довшою, ніж мінімальна тривалість, наведена в таблиці.

Аналогічно, тривалість підготовки по курсу відмінностей або комбінацій інших курсів (таких як поєднаних курсів B1/B2) та у випадках теоретичної підготовки на тип нижче показників, ніж наведено в підпункті (c) пункту 3.1 цього доповнення, має бути обґрунтована компетентному органу за допомогою аналізу потреб у підготовці, як описано вище.

Крім того, курс повинен описати та обґрунтувати таке:

мінімальне відвідування, що вимагається для учня, з метою досягнення цілей курсу;

максимальна кількість годин підготовки на день, з урахуванням принципів педагогічного і людського фактора.

Якщо вимоги до необхідного мінімального відвідування не виконуються, сертифікат визнання не може бути виданий. Додаткова підготовка може бути надана організацією з підготовки для того, щоб відповідати вимогам необхідного мінімального відвідування.

(e) Зміст:

Як мінімум, елементи, що наведені нижче в тематичному плані, які є специфічними для типу повітряного судна, мають бути покритими. Додаткові елементи, введені у зв'язку зі змінами типу, технологічними змінами тощо, повинні бути також включені.

Тематичні плани підготовки мають бути спрямовані на механічні та електричні аспекти для персоналу категорії B1, і електричні та аспекти авіоніки для категорії B2.

Рівень / Розділи	Газотурбінні літаки		Поршневі літаки		Газотурбінні вертольоти		Поршневі вертольоти		Авіоніка
Категорія свідоцтва.	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
Вступний модуль:									

05 Часові обмеження / форми технічного обслуговування	1	1	1	1	1	1	1	1	1
06 Розміри/Зони (MTOM тощо)	1	1	1	1	1	1	1	1	1
07 Підйом та кріплення	1	1	1	1	1	1	1	1	1
08 Центрування і зважування	1	1	1	1	1	1	1	1	1
09 Буксирування і руління	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10 Паркування/стоянка, зберігання та повернення в експлуатацію	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 Таблички та маркування	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12 Обслуговування	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Стандартні практики - тільки окремий тип	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Вертольоти:									
18 Аналіз вібрації та шуму (усунення неспівконусності лопатей)	-	-	-	-	3	1	3	1	-
60 Стандартні практики несучого гвинта	-	-	-	-	3	1	3	1	-
62 Несучі гвинти	-	-	-	-	3	1	3	1	1
62A Несучі гвинти - моніторинг та індикація	-	-	-	-	3	1	3	1	3
63 Приводи несучого гвинта	-	-	-		3	1	3	1	1
63A Приводи несучого гвинта - моніторинг та індикація	-	-	-	-	3	1	3	1	3
64 Хвостовий гвинт	-	-	-	-	3	1	3	1	1
64A Хвостовий гвинт - моніторинг та індикація	-	-	-	-	3	1	3	1	3
65 Привод хвостового гвинта	-	-	-	-	3	1	3	1	1
65A Привод хвостового гвинта - моніторинг та індикація	-	-	-	-	3	1	3	1	3
66 Лопаті, що складаються/Пілон	-	-	-	-	3	1	3	1	-
67 Органи управління гвинтами	-	-	-	-	3	1	3	1	-
53 Конструкція планера (вертоліт)	-	-	-	-	3	1	3	1	-
25 Аварійно-рятувальне обладнання на воді	-	-	-	-	3	1	3	1	1
Конструкції планера									

51 Стандартні практики і конструкція (класифікація пошкоджень, оцінювання та ремонт)	3	1	3	1	-	-	-	-	1
53 Фюзеляж	3	1	3	1	-	-	-	-	1
54 Гондоли/пілони	3	1	3	1	-	-	-	-	1
55 Стабілізатори	3	1	3	1	-	-	-	-	1
56 Вікна	3	1	3	1	-	-	-	-	1
57 Крила	3	1	3	1	-	-	-	-	1
27A Керуючі аеродинамічні поверхні (всі)	3	1	3	1	-	-	-	-	1
52 Двері	3	1	3	1	-	-	-	-	1
Системи ідентифікації зон і ділянок	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Системи планера:									
21 Кондиціонування повітря	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21A Постачання повітря	3	1	3	1	3	1	3	1	2
21B Герметизація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21C Пристрої безпеки та сповіщення	3	1	3	1	3	1	3	1	3
22 Автопілот	2	1	2	1	2	1	2	1	3
23 Системи зв'язку	2	1	2	1	2	1	2	1	3
24 Електроенергія	3	1	3	1	3	1	3	1	3
25 Обладнання та оснащення	3	1	3	1	3	1	3	1	1
25A Електронне обладнання включаючи аварійно-рятувальне обладнання	1	1	1	1	1	1	1	1	3
26 Протипожежний захист	3	1	3	1	3	1	3	1	3
27 Органи управління польотом	3	1	3	1	3	1	3	1	2
27A Робота системи: Електрична/електродистанційна	3	1	-	-	-	-	-	-	3
28 Паливні системи	3	1	3	1	3	1	3	1	2
28A Паливні системи - моніторинг та індикація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
29 Гідравлічна енергія	3	1	3	1	3	1	3	1	2
29A Гідравлічна енергія - моніторинг та індикація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
30 Захист від льоду та дощу	3	1	3	1	3	1	3	1	3

31 Системи індикації/запису	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31A Приладові системи	3	1	3	1	3	1	3	1	3
32 Шасі	3	1	3	1	3	1	3	1	2
32A Шасі - моніторинг та індикація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
33 Освітлення	3	1	3	1	3	1	3	1	3
34 Навігація	2	1	2	1	2	1	2	1	3
35 Кисень	3	1	3	1	-	-	-	-	2
36 Пневматика	3	1	3	1	3	1	3	1	2
36A Пневматика - моніторинг та індикація	3	1	3	1	3	1	3	1	3
37 Вакуум	3	1	3	1	3	1	3	1	2
38 Вода/Відходи	3	1	3	1	-	-	-	-	2
41 Водяний баласт	3	1	3	1	-	-	-	-	1
42 Інтегрована модульна авіоніка	2	1	2	1	2	1	2	1	3
44 Системи кабіни	2	1	2	1	2	1	2	1	3
45 Бортова система технічного обслуговування (або покрита пунктом 31)	3	1	3	1	3	1	-	-	3
46 Інформаційні системи	2	1	2	1	2	1	2	1	3
50 Вантажні та допоміжні відсіки	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Газотурбінні двигуни:									
70 Стандартні технологічні процеси - двигуни	3	1	-	-	3	1	-	-	1
70A Конструктивна компоновка та функціонування (встановлення вхідного пристрою, компресорів, камери згорання, секції турбіни, опор та ущільнень, системи змащування)	3	1	-	-	3	1	-	-	1
70B Характеристики двигуна	3	1	-	-	3	1	-	-	1
71 Силова установка	3	1	-		3	1	-	-	1
72 Двигун газотурбінний/ турбогвинтовий/з вентилятором у кільцевому обтічнику/з відкритим вентилятором	3	1	-	-	3	1	-	-	1

73 Постачання паливом та управління двигуном	3	1	-	-	3	1	-	-	1
75 Повітря	3	1	-		3	1	-	-	1
76 Управління двигуном	3	1	-		3	1	-	-	1
78 Вихідний пристрій	3	1	-	-	3	1	-	-	1
79 Мастило	3	1	-		3	1	-	-	1
80 Запуск	3	1	-	-	3	1	-	-	1
82 Вприскування води	3	1	-		3	1	-	-	1
83 Допоміжна коробка приводів	3	1	-	-	3	1	-	-	1
84 Збільшення потужності	3	1	-	-	3	1	-	-	1
73A FADEC	3	1	-	-	3	1	-	-	3
74 Запалювання	3	1	-	-	3	1	-	-	3
77 Системи індикації двигуна	3	1	-	-	3	1	-	-	3
49 Допоміжні силові установки (ДСУ)	3	1	-	-	-	-	-	-	2
Поршневі двигуни:									
70 Стандартні технологічні процеси - двигуни	-	-	3	1	-	-	3	1	1
70A Конструктивна компоновка та функціонування (встановлення вхідного пристрою, карбюраторів, систем вприскування палива, впуску випуску та системи охолодження, наддуву / турбонаддуву, системи змащування)	-	-	3	1	-	-	3	1	1
70B Характеристики двигуна	-	-	3	1	-	-	3	1	1
71 Силова установка	-	-	3	1	-	-	3	1	1
73 Постачання паливом та управління двигуном	-	-	3	1	-	-	3	1	1
76 Управління двигуном	-	-	3	1	-	-	3	1	1
79 Мастило	-	-	3	1	-	-	3	1	1
80 Запуск	-	-	3	1	-	-	3	1	1
81 Турбонаддув	-	-	3	1	-	-	3	1	1
82 Вприскування води	-	-	3	1	-	-	3	1	1
83 Допоміжна коробка передач	-	-	3	1	-	-	3	1	1

84 Збільшення потужності	-	-	3	1	-	-	3	1	1
73A FADEC	-	-	3	1	-	-	3	1	3
74 Запалювання	-	-	3	1	-	-	3	1	3
77 Індикація двигуна	-	-	3	1	-	-	3	1	3
Повітряні гвинти									
60A Стандартні технологічні процеси - повітряний гвинт	3	1	3	1	-	-	-	-	1
61 Повітряні гвинти / рушійна сила	3	1	3	1	-	-	-	-	1
61A Конструкція повітряного гвинта	3	1	3	1	-	-	-	-	-
61B Управління шагом повітряного гвинта	3	1	3	1	-	-	-	-	-
61C Синхронізація повітряного гвинта	3	1	3	1	-	-	-	-	1
61D Електронне управління повітряним гвинтом	2	1	2	1	-	-	-	-	3
61E Захист повітряного гвинта від обледеніння	3	1	3	1	-	-	-	-	-
61F Технічне обслуговування повітряного гвинта	3	1	3	1	-	-	-	-	1

(f) Мультимедійні методи підготовки (МВТ) можуть бути використані для закріплення кожного елемента теоретичної підготовки в аудиторії або у віртуальному контрольованому просторі, за умови погодження компетентним органом, що схвалює курс підготовки.

3.2. Практичний елемент

(a) Мета:

Метою практичної підготовки є набуття необхідної компетентності для безпечного виконання технічного обслуговування, перевірок та повсякденної роботи згідно з керівництвом з технічного обслуговування та інших відповідних інструкцій і завдань для певного типу повітряного судна, наприклад пошуку і усунення несправностей, ремонтів, налаштувань, замін, регулювань та функціональних перевірок. Це включає також правильне використання технічної літератури і документації на повітряне судно, правильне використання спеціальних інструментів і перевіреного обладнання, для виконання зняття та заміни компонентів і модулів певного типу повітряного судна, включаючи технічне обслуговування "на крилі".

(b) Зміст

Принаймні 50 % позначених пунктів, наведених нижче в таблиці, які стосуються конкретного типу повітряного судна, мають бути завершені як частина практичної підготовки.

Позначені завдання представляють предмети, важливі для практичної підготовки для досягнення впевненості у тому, що робота, функції, встановлення і значимість для безпеки ключових завдань з технічного обслуговування адекватно розглядалися, особливо там, де вони не можуть бути повністю розкриті лише під час теоретичної підготовки. Незважаючи на те, що в списку детально описана мінімальна кількість предметів практичної підготовки, інші пункти можуть бути додані для конкретного типу повітряного судна.

Завдання, що підлягають завершенню, мають бути типовими для повітряних суден і систем як за складністю, так і з технічної складової, необхідної для завершення цього завдання. Разом з тим, що відносно прості завдання можуть бути включені, інші більш складні завдання мають бути також включені та виконані для відповідного типу повітряного судна.

Умовні позначення, що використовуються у таблиці: LOC: місцезнаходження; FOT: функціональна/експлуатаційна перевірка; SGH: обслуговування та наземне обслуговування; R/I: зняття/встановлення; MEL: перелік мінімального обладнання; TS: пошук і усунення несправностей.

Розділи	B1/B2	B1					B2				
	LOC	FOT	SGH	R/I	MEL	TS	FOT	SGH	R/I	MEL	TS
Вступний модуль:											
5 Часові межі/форми технічного обслуговування	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Розміри/Зони (MTOM і таке інше)	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7 Підйом та кріплення	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8 Центрування і зважування	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
9 Буксирування і руління	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
10 Паркування/стоянка, зберігання та введення в експлуатацію	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
11 Трафарети та маркування	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 Обслуговування	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
20 Стандартні технологічні процеси - тільки окремий тип	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
Вертольоти:											
18 Аналіз вібрації та шуму (перевірка стану лопатей)	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
60 Стандартна технологічні процеси несучого гвинта - лише конкретного типу	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
62 Несучі гвинти	X/-	-	X	X	-	X	-	-	-	-	-

62A Несучі гвинти - моніторинг та індикація	X/X	X	X	X	X	X	-	-	X	-	X
63 Приводи несучого гвинта	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
63A Приводи несучого гвинта - моніторинг та індикація	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
64 Хвостовий гвинт	X/-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-
64A Хвостовий гвинт - моніторинг та індикація	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
65 Привод хвостового гвинта	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
65A Привод хвостового гвинта - моніторинг та індикація	X/X	X	-	X	X	X	-	-	X	-	X
66 Лопаті, що складуються/пілон	X/-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-
67 Управління несучим гвинтом в польоті	X/-	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-
53 Конструкція планера (вертоліт)											
Примітка: покрито конструкцією планера											
25 Аварійно-рятувальне обладнання на воді	X/X	X	X	X	X	X	X	X	-	-	-
Конструкції планера:											
51 Стандартні технологічні процеси і конструкція (класифікація пошкоджень, оцінювання та ремонт)											
53 Фюзеляж	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
54 Гондоли/пілони	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
55 Стабілізатори	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
56 Вікна	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
57 Крила	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27A Поверхні управління польотом	X/-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
52 Двері	X/X	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
Системи планера:											
21 Кондиціонування повітря	X/X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X
21A Постачання повітря	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
21B Герметизація	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
21C Пристрої безпеки та оповіщення	X/X	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-

22 Автопілот	X/X	-	-	-	X	-	X	X	X	X	X
23 Системи зв'язку	X/X	-	X	-	X	-	X	X	X	X	X
24 Електроенергія	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25 Обладнання та оснащення	X/X	X	X	X	-	-	X	X	X	-	-
25A Електронне обладнання включаючи аварійно-рятувальне обладнання	X/X	X	X	X	-	-	X	X	X	-	-
26 Протипожежний захист	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
27 Управління польотом	X/X	X	X	X	X	X	X	-	-	-	-
27A Управління системою: Електричне/дистанційне	X/X	X	X	X	X	-	X	-	X	-	X
28 Паливні системи	X/X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	-
28A Паливні системи - моніторинг та індикація	X/X	X	-	-	-	-	X	-	X	-	X
29 Гідравлічна енергія	X/X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	-
29A Гідравлічна енергія - моніторинг та індикація	X/X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X
30 Захист від льоду та дощу	X/X	X	X	-	X	X	X	X	-	X	X
31 Системи індикації/реєстрації	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
31A Приладові системи	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
32 Шасі	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
32A Шасі - моніторинг та індикація	X/X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X
33 Освітлення	X/X	X	X	-	X	-	X	X	X	X	-
34 Навігація	X/X	-	X	-	X	-	X	X	X	X	X
35 Кисень	X/-	X	X	X	-	-	X	X	-	-	-
36 Пневматика	X/-	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X
36A Пневматика - моніторинг та індикація	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37 Вакуум	X/-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-
38 Вода/відходи	X/-	X	X	-	-	-	X	X	-	-	-
41 Водяний баласт	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42 Інтегрована модульна авіоніка	X/X	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X
44 Системи кабіни	X/X	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X
45 Бортова система технічного обслуговування (або покривається пунктом 31)	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

46 Інформаційні системи	X/X	-	-	-	-	-	X	-	X	X	X
50 Вантажні та допоміжні відсіки	X/X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Модуль газотурбінних/поршневих двигунів											
70 Стандартні технологічні процеси - двигуни - тільки конкретний тип	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
70A Конструктивна компоновка та функціонування (встановлення вхідного пристрою, компресорів, камери згорання, секції турбіни, опор та ущільнень, системи змащування)	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Газотурбінні двигуни:											
70B Характеристики двигуна	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
71 Силова установка	X/-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
72 Двигун газотурбінний/ турбогвинтовий/з вентилятором у кільцевому обтікачі/з відкритим вентилятором	X/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73 Постачання паливом та управління двигуном	X/X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73A Системи FADEC	X/X	X	-	X	X	X	X	-	X	X	X
74 Запалювання	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
75 Повітря	X/-	-	-	X	-	X	-	-	-	-	-
76 Управління двигуном	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
77 Індикація двигуна	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
78 Вихідний пристрій	X/-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-
79 Мастило	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
80 Запуск	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
82 Вприскування води	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
83 Допоміжна коробка приводів	X/-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
84 Збільшення потужності	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Допоміжні силові установки (ДСУ):											
49 Допоміжні силові установки (ДСУ)	X/-	X	X	-	-	X	-	-	-	-	-
Поршневі двигуни:											

70 Стандартні технологічні процеси - двигун - тільки конкретний тип	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-
70A Конструктивна компоновка та функціонування (встановлення вхідного пристрою, карбюраторів, систем вприскування палива, впуску випуску та системи охолодження, наддуву/ турбонаддуву, системи змащування)	X/X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
70B Характеристики двигуна	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
71 Силова установка	X/-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
73 Постачання паливом та управління двигуном	X/X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
73A Системи FADEC	X/X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X
74 Запалювання	X/X	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-
76 Управління двигуном	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-
77 Індикація двигуна	X/X	X	-	-	X	X	X	-	-	X	X
78 Вихідний пристрій	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
79 Мастило	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
80 Запуск	X/-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
81 Турбіни	X/-	X	X	X	-	X	-	-	-	-	-
82 Вприскування води	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
83 Допоміжна коробка приводів	X/-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
84 Збільшення потужності	X/-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Повітряні гвинти:											
60A Стандартні технологічні процеси - повітряний гвинт	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
61 Повітряні гвинти/рушійна сила	X/X	X	X	-	X	X	-	-	-	-	-
61A Конструкція повітряного	X/X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
гвинта											
61B Управління шагом повітряного гвинта	X/-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-
61C Синхронізація повітряного гвинта	X/-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
61D Електронне управління повітряним гвинтом	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

61EЗахист повітряного гвинта від обледеніння	X/-	X	-	X	X	X	-	-	-	-	-
61F Технічне обслуговування повітряного гвинта	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

4. Стандарт екзаменування підготовки та оцінювання з типу

4.1. Стандарт екзаменування теоретичного елемента

Після завершення теоретичної частини підготовки на тип повітряного судна має бути проведене письмове екзаменування, яке має відповідати таким вимогам:

(a) Формат екзаменування є тестового типу. Кожне тестове питання повинно мати три альтернативні відповіді, лише одна з яких є правильною. Загальний час базується на загальній кількості питань і час для відповідей базується на номінальній середній величині 90 секунд на питання.

(b) Неправильна відповідь має здаватися однаково правдоподібною для будь-якої особи, неосвіченої з цього питання. Всі варіанти мають чітко стосуватися питання, мати однакову лексику, граматичну будову та довжину.

(c) У числових питаннях неправильні відповіді мають відповідати процедурним помилкам, таким як використання неправильних знаків (+ замість -) або неправильне перетворення одиниць. Вони не мають бути випадковими цифрами.

(d) Рівень екзаменування для кожного розділу (*) має бути визначений відповідно до пункту 2 цього доповнення. Проте використання обмеженого числа питань з більш низького рівня є прийнятним.

_____

(*) Для цілей цього пункту "розділ" означає кожен з рядків, що знаходиться попереду цифри в таблиці, наведеній у підпункті 3.1 (e).

(e) Екзаменування має бути за принципом "закритої книги". Використання будь-якого матеріалу категорично заборонено. Виключення може бути зроблене для випадку перевірки здатності кандидатів на категорію B1 або B2 розкривати зміст технічних документів.

(f) Кількість питань має становити щонайменше одне питання на годину навчання. Кількість питань до кожного розділу і їх рівень повинні бути відповідні:

фактичним навчальним годинам, витраченим на викладання в цьому розділі та рівню,

меті навчання, яка надається аналізом потреб у підготовці.

Компетентний орган оцінює кількість і рівень питань, коли схвалює курс.

(g) Екзаменування вважається складеним за умови надання 75 % правильних відповідей. Якщо екзаменування на тип розділено на кілька частин, кожне екзаменування має бути складене на бал не нижче ніж 75 %. Для досягнення точності в прохідному балі, що становить 75 %, кількість екзаменаційних питань має бути кратна 4.

(h) Штрафні відмітки (негативні бали за неправильні відповіді) не використовуються.

(i) Закінчення модульних фаз екзаменування не може вважатися фінальним екзаменуванням, крім випадку, коли вони містять необхідну відповідну кількість та рівень питань.

4.2. Стандарт оцінювання практичного елементу

Після завершення практичного елементу підготовки на тип повітряного судна повинне бути виконане оцінювання, яке має відповідати такому:

(a) Оцінювання має виконуватись призначеними експертами з оцінювання практичних навичок відповідної кваліфікації.

(b) Оцінюванню підлягають знання та навички студента.

5. Стандарт екзаменування з типу

Екзаменування з типу має проводитися організаціями з підготовки, схваленими у встановленому порядку відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил або компетентним органом.

Екзаменування має основуватись на усному, письмовому або практичному оцінюванні або їх комбінації і повинно відповідати таким вимогам:

(a) Питання усного екзаменування мають бути відкриті.

(b) Питання письмового екзаменування мають бути описового типу або у вигляді тестових питань.

(c) Практичне оцінювання має компетентність особи виконувати певні задачі.

(d) Теми для екзаменування мають бути з переліку розділів (**) тематичного плану підготовки/екзаменування з типу, зазначеного в пункті 3, на відповідному рівні.

(**) Для цілей цього пункту "розділ" означає кожен з рядків, що знаходиться попереду цифри в таблицях, наведених у пунктах 3.1 (e) і 3.2 (b).

(e) Неправильна відповідь має здаватися однаково правдоподібною для будь-якої особи, необізнаної з цього питання. Всі варіанти повинні чітко стосуватися питання, мати однакову лексику, граматичну будову та довжину.

(f) У числових питаннях неправильні відповіді мають відповідати процедурним помилкам, таким як використання неправильних знаків або неправильне перетворення одиниць. Вони не мають бути випадковими цифрами.

(g) Екзаменування має гарантувати досягнення таких цілей:

1. Розуміння та впевнене обговорення конструкції повітряного судна та його систем.

2. Гарантування безпечного виконання технічного обслуговування, перевірок та повсякденної роботи згідно з керівництвом з технічного обслуговування та інших відповідних інструкцій і завдань для певного типу повітряного судна, наприклад визначення несправностей, ремонти, налаштування, заміни, регулювання та функціональні перевірки, такі як запуск двигуна та інші, якщо вимагається.

3. Правильне використання всієї технічної літератури і документації на повітряне судно.

4. Правильне використання спеціалізованих/спеціальних інструментів і тестового обладнання, зняття та заміни компонентів і модулів певного типу повітряного судна, включаючи технічне обслуговування "на крилі".

(h) Застосовуються таки вимоги до екзаменування:

1. Максимальна кількість послідовних спроб дорівнює трьом. Потім підходи з трьох спроб дозволені після річного періоду очікування між підходами. Період очікування 30 днів є обов'язковим після першої невдалої спроби в рамках одного підходу, а період очікування 60 днів вимагається після другої невдалої спроби.

Заявник має проінформувати в письмовій формі організацію з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган, які проводять екзаменування, про кількість і дати спроб протягом минулого року, а також організацію з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган, де ці спроби мали місце. Організація з підготовки до технічного обслуговування або компетентний орган є відповідальним(ою) за перевірку кількості спроб протягом застосовного терміну.

2. Екзаменування з типу має бути пройдене та необхідний практичний досвід має бути набутий протягом трьох років перед поданням заявки на внесення рейтингу у свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден.

3. Екзаменування з типу має проводитись в присутності принаймні одного екзаменатора. Екзаменатор(и) не має(ють) бути залучений(і) до підготовки заявника.

(i) Після екзаменування екзаменатор(и) має(ють) скласти і підписати письмовий звіт, у якому зазначає(ють) підстави зарахування кандидатові складання екзамену або незарахування.

6. Підготовка на робочому місці

Підготовка на робочому місці (OJT) має бути схвалена компетентним органом, який видав свідоцтво.

Вона має проводитися в та під контролем організації з технічного обслуговування, схваленої для технічного обслуговування конкретного типу повітряного судна і підлягає оцінюванню призначеними експертами з відповідною кваліфікацією.

Вона має бути розпочата та завершена протягом трьох років перед поданням заявки на внесення рейтингу типу.

(a) Мета:

Метою OJT є отримання необхідних навичок та досвіду виконання безпечного технічного обслуговування.

(b) Зміст:

OJT має покривати перелік завдань, прийнятних для компетентного органу. Завдання, що підлягають завершенню, мають бути типовими для повітряних суден і систем як за складністю, так і з технічної складової, необхідної для завершення цього завдання. Разом з тим, відносно прості завдання можуть бути включені, інші більш складні завдання мають бути також включені та виконані для відповідного типу повітряного судна.

Кожне завдання має бути підписане студентом і підтверджене підписом призначеної особи, яка здійснює нагляд. Зазначені завдання мають посилатися на актуальні технологічні карти/робочі листи тощо.

Остаточне оцінювання завершеного OJT є обов'язковим і має бути здійснене призначеним експертом відповідної кваліфікації.

Такі дані мають бути відображені в робочих листах/журналах OJT:

1. Прізвище, власне ім'я, по батькові (за наявності) студента;

2. Дата народження;

3. Схвалена організація з технічного обслуговування;

4. Місцезнаходження;

5. Прізвище, власне ім'я, по батькові (за наявності) особи/осіб, яка(які) здійснюють нагляд, і експерта з оцінювання практичних навичок (включаючи номер свідоцтва, якщо стосується);

6. Дата завершення завдання;

7. Опис завдання та технологічної карти / наряду-замовлення / технічного журналу тощо;

8. Тип повітряного судна і реєстраційний знак повітряного судна;

9. Заявлений рейтинг повітряного судна.

Для полегшення перевірки компетентним органом демонстрація OJT повинна складатися з (i) детальних робочих листів/журналів та (ii) звіту про відповідність, що підтверджує відповідність OJT вимогам цього додатка (Part-66).

Доповнення IV
до додатка 3 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"
(пункт 1 розділу V)

Доповнення IV (Appendix IV)
Вимоги до досвіду для розширення свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66

Це доповнення визначає вимоги до досвіду для розширення свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден з метою включення нової категорії або підкатегорії до чинного свідоцтва (Part-66), які наведені у таблиці.

Досвідом має бути практичний досвід з технічного обслуговування на повітряному судні, що експлуатується, у підкатегорії, що відповідає заявці.

Вимоги до досвіду будуть знижені на 50 %, якщо заявник закінчив схвалений Part-147 курс, що відповідає обраній підкатегорії.

До / Від	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3
A1	-	6 місяців	6 місяців	6 місяців	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	2 роки	1 рік	6 місяців
A2	6 місяців	-	6 місяців	6 місяців	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	2 роки	1 рік	6 місяців
A3	6 місяців	6 місяців	-	6 місяців	2 роки	1 рік	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	1 рік
A4	6 місяців	6 місяців	6 місяців	-	2 роки	1 рік	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	1 рік
B1.1	Ніякого	6 місяців	6 місяців	6 місяців	-	6 місяців	6 місяців	6 місяців	1 рік	1 рік	6 місяців
B1.2	6 місяців	Ніякого	6 місяців	6 місяців	2 роки	-	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	Ніякого

B1.3	6 місяців	6 місяців	Ніякого	6 місяців	6 місяців	6 місяців	-	6 місяців	1 рік	1 рік	6 місяців
B1.4	6 місяців	6 місяців	6 місяців	Ніякого	2 роки	6 місяців	2 роки	-	2 роки	1 рік	6 місяців
B2	6 місяців	6 місяців	6 місяців	6 місяців	1 рік	1 рік	1 рік	1 рік	-	-	1 рік
B2L	6 місяців	6 місяців	6 місяців	6 місяців	1 рік	1 рік	1 рік	1 рік	1 рік	-	1 рік
B3	6 місяців	Ніякого	6 місяців	6 місяців	2 роки	6 місяців	2 роки	1 рік	2 роки	1 рік	-

_____

Доповнення V
до додатка 3 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"
(пункт 1 розділу V)

Доповнення V (Appendix V)
Форма заявки - Форма 19 EASA

1. Це доповнення містить форму заяви, яка використовується для подання заявки на отримання свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

2. Компетентний орган держави-члена може змінити форму 19 EASA лише з метою включення додаткової інформацію, яка необхідна для підтримання випадку, коли національні вимоги дозволяють або вимагають використовувати свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, видане відповідно до додатка 3 (Part-66) поза вимогами цих Авіаційних правил.

ЗАЯВКА НА ВИДАЧУ/ВНЕСЕННЯ ЗМІН/ПРОДОВЖЕННЯ ДІЇ СВІДОЦТВА ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ЗГІДНО З PART-66 (AML)	ФОРМА 19 EASA
ВІДОМОСТІ ПРО ЗАЯВНИКА: Власне ім'я та прізвище:	

Місце проживання: .....

тел: ..... E-mail:
.....

Громадянство: ..... Дата і місце народження: .....

ДАНІ AML Part-66 (якщо застосовно):

Номер свідоцтва: ..... Дата видачі: .....

ВІДОМОСТІ ПРО РОБОТОДАВЦЯ:
Найменування .....

Місцезнаходження: .....

.....

Посилання на схвалення організації з технічного обслуговування: .....

Тел: ..... Факс: .....

ЗАЯВКА НА: (Позначити відповідні квадрати)

Видача AML ☐ Внесення змін до AML ☐ Продовження дії AML ☐

Рейтинг	**A**	**B1**	**B2**	**B2L**	**B3**	**C**	**L (див. нижче)**
Газотурбінний літак	☐	☐					
Поршневий літак	☐	☐					
Газотурбінний вертоліт	☐	☐					
Поршневий вертоліт	☐	☐					
Авіоніка			☐	☐ (**див. системи рейтингів нижче**)			
Негерметизовані літаки з поршневим двигуном з максимальною злітною масою 2 т або менше					☐		
Оснащене двигуном повітряне судно складної конструкції						☐	
Повітряне судно інше, ніж оснащене двигуном повітряне судно складної конструкції						☐	

Рейтинги систем для категорії B2L

1. автопілот	☐
2. приладові системи	☐
3. com/nav	☐
4. системи спостереження	☐
5. системи планера	☐

Підкатегорії свідоцтва L

L1C: планери композитної конструкції	☐
L1: планери	☐
L2C: мотопланери композитної конструкції та літаки ELA1 композитної конструкції	☐
L2: мотопланери та літаки ELA1	☐
L3H: теплові аеростати	☐
L3G: газові аеростати	☐
L4H: теплові дирижаблі	☐
L4G: газові дирижаблі ELA2	☐
L5: газові дирижаблі, інші, ніж ELA2	☐

Внесення типу / рейтингу / усунення обмежень (якщо застосовно):

.....

Я бажаю подати заявку на видачу / внесення змін / продовження дії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66, як зазначено вище, і підтверджую, що вся зазначена в цій заявці інформація є достовірною на момент її подання.

Я також усвідомлюю, що подання будь-якої недостовірної інформації в цій заяві дискваліфікує мене як утримувача AML Part-66.

Підпис: ..... Власне ім'я та прізвище: .....

Дата: .....

Я бажаю заявити про такі зарахування (якщо застосовно):

.....

.....

..... Зарахування досвіду на підставі підготовки Part-147 .... Зарахування екзамену на підставі еквівалентного екзамену .... Додаю всі відповідні сертифікати
Рекомендація (якщо застосовно): цим засвідчую, що заявник має відповідні знання і досвід, що вимагаються Part-66, і рекомендую компетентному органові видати йому свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден Part-66. Власне ім'я та прізвище: ..... Підпис: ..... Посада: ..... Дата: .....

Форма 19 EASA Видання 5 (EASA Form 19 Issue 5)

_____

Доповнення VI
до додатка 3 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"
(пункт 1 розділу V)

Доповнення VI (Appendix VI)
Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил - Форма 26 EASA (EASA Form 26)"

1. Форма свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден наведена у цьому доповненні.

2. Документ має бути надрукований за вказаною стандартною формою, але його розмір може бути зменшено для того, щоб дозволити згенерувати його на комп'ютері. У разі зменшення розміру документа необхідно залишити достатньо вільного місця в тих місцях, де вимагаються офіційні печатки/штампи. Документи, які згенеровано на комп'ютері, можуть не включати всі поля, якщо будь-які такі поля незаповнені, за умови, що документ може бути чітко впізнаний як свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, видане згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

3. Документ може бути заповнений англійською мовою та/або офіційною мовою держави-члена компетентного органу. У другому випадку для будь-якого утримувача свідоцтва, який потребує його використання поза межами держави-члена, до документа додається другий екземпляр англійською мовою для забезпечення розуміння, з метою взаємовизнання.

4. Кожен утримувач свідоцтва повинен мати унікальний номер утримувача свідоцтва, який впроваджено на основі національного ідентифікатора та алфавітно-цифрового покажчика.

5. Сторінки документа можуть розміщуватися в іншому порядку, ніж визначеного в цьому прикладі та можуть не мати деякі або всі роздільні лінії за умови, що вся інформація, що міститься у свідоцтві, розташована так, що кожна сторінка свідоцтва відповідає нижчезазначеному прикладу свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна.

6. Документ має бути підготовлений компетентним органом. Проте він також може бути підготовлений будь-якою організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, якщо погоджено компетентним органом, а підготовка проводиться відповідно до процедури, яка викладена у керівництві організації з технічного обслуговування, як зазначено у 145.A.70 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. У всіх випадках документ видається компетентним органом.

7. Підготовка будь-якої зміни до чинного свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден має бути виконана компетентним органом. Проте він також може бути підготовлений будь-якою організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, якщо погоджено компетентним органом, а підготовка проводиться відповідно до процедури, яка викладена у керівництві організації з технічного обслуговування, як зазначено у 145.A.70 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил. У всіх випадках компетентний орган вносить зміни до документа.

8. Утримувач свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинен зберігати його в належному стані та має гарантувати, що до нього не внесено незаконних змін. Недотримання цього правила може призвести до припинення дії свідоцтва або призвести до випадку,

коли утримувачу не дозволяється мати будь-які сертифікаційні права. Це також може призвести до застосування санкцій відповідно до національного законодавства.

9. Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, видане згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, визнається всіма державами-членами і не потребує обміну, якщо його утримувач працює в іншій державі-члені.

10. Додаток до Форми 26 EASA є необов'язковим і може бути використаний тільки для включення національних прав, якщо такі права передбачено національним законодавством поза межами дії додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

11. Компетентний орган може не видавати сторінку з рейтингами типу повітряного судна свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, доки не виникне потреба у внесенні першого рейтингу типу повітряного судна і видачі понад однієї сторінки з рейтингами типу повітряного судна, якщо на них зазначається перелік.

12. Незважаючи на пункт 11, кожна видана сторінка повинна мати формат, як зазначено у цьому прикладі, і містити інформацію, визначену для цієї сторінки.

13. Свідоцтво персоналу з технічного обслуговування повітряних суден повинно чітко зазначати, що обмеження є виключенням з сертифікаційних прав. Якщо обмеження не застосовуються, сторінка "ОБМЕЖЕННЯ" має бути видана із зазначенням "Обмежень немає".

14. У разі використання друкованих бланків будь-яке поле для категорії, підкатегорії або рейтингу типу, що не містить відмітки рейтингу, має бути відмічене для позначення того, що рейтинг не підтримується.

I. **ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ (*)** **[ДЕРЖАВА]** **[STATE]** **[НАЙМЕНУВАННЯ ОРГАНУ ТА ЛОГОТИП]** **[AUTHORITY NAME & LOGO]** **II.** **Part-66** **СВІДОЦТВО ПЕРСОНАЛУ З ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН** **AIRCRAFT MAINTENANCE LICENCE**	IVa. Власне ім'я та прізвище утримувача: Full name of holder: IVb. Дата і місце народження: Date and place of birth: V. Місце проживання утримувача: Address of holder: VI. Громадянство утримувача: Nationality of holder: VII. Підпис утримувача: Signature of holder:

III.
Номер: [КОД ДЕРЖАВИ ЧЛЕНА].66.[XXXX]
Licence No.

Форма 26 EASA Видання 5
EASA FORM 26 Issue 5

III. Свідоцтво N
Licence No.:

VIII. Умови:
Conditions:
Це свідоцтво має бути підписане його утримувачем і діє за умови пред'явлення посвідчення особи, що містить фотографію утримувача свідоцтва.
This licence shall be signed by the holder and be accompanied by an identity document containing a photograph of the licence holder.
Наявність лише запису про будь-які категорії на сторінці "КАТЕГОРІЇ Part-66" не дає права утримувачу видавати сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна.
Endorsement of any categories on the page(s) entitled Part-66 CATEGORIES only, does not permit the holder to issue a certificate of release to service for an aircraft.
Це свідоцтво з внесеним рейтингом повітряного судна відповідає вимогам додатка 1 ICAO.

IX. Part-66 КАТЕГОРІЇ
Part-66 Categories

ДІЙСНІСТЬ: Validity:	A	B1	B2	B2L	B3	L	C
Газотурбінні літаки Aeroplanes Turbine			n/a		n/a	n/a	n/a
Поршневі літаки Aeroplanes Piston			n/a		n/a	n/a	n/a
Газотурбінні вертольоти Helicopters Turbine			n/a		n/a	n/a	n/a
Поршневі вертольоти Helicopters Piston			n/a		n/a	n/a	n/a
Авіоніка Avionics	n/a	n/a			n/a	n/a	n/a

This licence when endorsed with an aircraft rating meets the intent of ICAO annex 1.
Права утримувача цього свідоцтва визначені Авіаційними правилами України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" і зокрема їх додатком 3 (Part-66).
The privileges of the holder of this licence are prescribed by Aviation Rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" and particular its Annex 3 (Part-66).
Це свідоцтво діє до дати, вказаної на сторінці обмежень, якщо його дію не було раніше припинено або призупинено.
This licence remains valid until the date specified on the limitation page unless previously suspended or revoked.
Права згідно з цим свідоцтвом не можуть використовуватися, якщо протягом останніх двох років утримувач не мав 6 місяців досвіду з технічного обслуговування згідно з правами, що надані свідоцтвом, або не відповідає вимогам щодо надання відповідних прав.
The privileges of this licence may not be exercised unless in the preceding two year period the holder has had either 6 months of maintenance experience in accordance with the privileges granted by licence, or met the provision for the issue of the appropriate privileges.

III. Свідоцтво N
Licence No.:

Оснащене двигуном повітряне судно складної конструкції Complex motor-powered aircraft	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
Повітряне судно інше, ніж оснащене двигуном повітряне судно складної конструкції Aircraft other than complex motor-powered aircraft	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
Планери, мотопланери, літаки ELA1, аеростати та дирижаблі Sailplanes, powered sailplanes, ELA1 aeroplanes, ballons and airships	n/a	n/a	n/a	n/a		n/a
Негерметизовані літаки з поршневим двигуном з МЗМ 2000 кг або менше Piston-engine non pressurised aeroplanes of 2000 kg MTOW and below	n/a	n/a	n/a		n/a	n/a

X. Підпис особи, що видає, і дата: Signature of issuing officer & date: XI. Печатка або штамп органу, що видає: Seal or stamp of issuing Authority: III. Свідоцтво N Licence No.:

XII. Part-66 РЕЙТИНГИ ПОВІТРЯНОГО СУДНА Part-66 AIRCRAFT RATINGS		
Рейтинг повітряного судна/ Рейтинги систем Aircraft Rating/ System ratings	Категорія Category	Штамп і дата Stamp & Date

XIII. Part-66 ОБМЕЖЕННЯ Part-66 LIMITATIONS
Дійсне до: Valid until:

III. Свідоцтво N
Licence No.:

III. Свідоцтво N
Licence No.:

Додаток до Форми 26 EASA
Annex to Form 26 EASA

XIV. НАЦІОНАЛЬНІ ПРАВА поза обсягом Part-66 згідно з [національне законодавство] (Дійсні тільки в [держава-член])
NATIONAL PRIVILEGES outside the scope of Part-66, in accordance with [National Legislation] (Valid only in [Member State])

Офіційний штамп і дата
Official Stamp & Date

III. Свідоцтво N
Licence No.:

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНО НЕЗАПОВНЕНИМ
INTENTIONALLY LEFT BLANK

(*) Видалити для держав, які не є членами ЄС

Форма 26 EASA Видання 5 (EASA Form 26 Issue 5)

Доповнення VII
до додатка 3 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"
(пункт 1 розділу V)

Доповнення VII (Appendix VII)
Вимоги до базових знань для свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії L

Визначення різних рівнів знань, що вимагаються згідно з цим доповненням, є такими ж, як ті, що містяться в пункті 1 доповнення I до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

Підкатегорії	Модулі, що вимагаються для кожної підкатегорії (дивись тематичний план нижче)
L1C: планери композитної конструкції	1L, 2L, 3L, 5L, 7L та 12L
L1: планери	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L та 12L
L2C: мотопланери композитної конструкції та літаки ELA1	1L, 2L, 3L, 5L, 7L, 8L та 12L
L2: мотопланери та літаки ELA1	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L, 8L та 12L
L3H: теплові аеростати	1L, 2L, 3L, 9L та 12L
L3G: газові аеростати	1L, 2L, 3L, 10L та 12L
L4H: теплові дирижаблі	1L, 2L, 3L, 8L, 9L, 11L та 12L
L4G: газові дирижаблі ELA2	1L, 2L, 3L, 8L, 10L, 11L та 12L
L5: газові дирижаблі, інші, ніж ELA2	Вимоги для базових знань для будь якої підкатегорії B1 та

	8L (для B1.1 і B1.3), 10L, 11L та 12L

Зміст таблиці

Позначення модуля	
1L	Базові знання
2L	Людський фактор
3L	Авіаційне законодавство
4L	Дерев'яна конструкція / конструкція з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною
5L	Композитна конструкція
6L	Металева конструкція
7L	Основи конструкції
8L	Силова установка
9L	Теплові аеростати / дирижаблі
10L	Газові аеростати / дирижаблі (вільний/прив'язаний)
11L	Теплові/газові дирижаблі
12L	Радіо Com/ ELT / передавачі / приладові системи

МОДУЛЬ 1L - БАЗОВІ ЗНАННЯ

	Рівень
1L.1 Математика **Арифметика** Арифметичні терміни та знаки Методи множення і ділення Дріб і десяткові Множники і кратні Міри ваги, одиниці вимірювання і коефіцієнти перетворення Співвідношення і пропорція Середні числа і відсотки Площа і об'єм, квадрати, куби, квадратні та кубічні корені **Алгебра** Обчислення простих арифметичних виразів: додавання, віднімання, множення та ділення Використання дужок Прості алгебраїчні дроби **Геометрія**	1

Прості геометричні будови Графічне зображення; характер та використання графіків, графіки рівнянь/функцій	
1L.2 Фізика **Речовина** Природа речовини: хімічні елементи, структура атомів, молекули Хімічні сполуки Фізичні стани: твердий, рідкий і газоподібний Переходи в інший стан Механіка Сили, моменти і пари сил, зображення у вигляді векторів Центр тяжіння Тиск, стискання, зсув і скручування Природа і властивості твердого тіла, рідини і газу **Температура:** Термометри і температурні шкали: Цельсія, Фаренгейта і Кельвіна Визначення тепла	1
1L.3 Електронна теорія **Ланцюг постійного струму** Закон Ома, закони електричної напруги і струму Кірхгофа Значення внутрішнього опору джерела живлення Опір / резистор Кольоровий код резисторів, величини і допустимі відхилення, бажані величини, номінальна потужність Резистори послідовно і паралельно.	1
1L.4 Аеродинаміка / аеростатика Міжнародна стандартна атмосфера (ISA), застосування в аеродинаміці. **Аеродинаміка** Обтікання тіла повітряним потоком Граничний шар, ламінарний та турбулентний потоки Тяга, вага та аеродинамічна рівнодійна Генерування підйомної сили та опору: кут атаки, коефіцієнт підйомної сили, коефіцієнт опору, поляра крила, зрив потоку; **Аеростатика** Вплив на діапазон, вплив на крило, висоту та температуру	1
1L.5 Правила техніки безпеки на робочому місці та охорона навколишнього середовища Аспекти навичок безпечної роботи, включаючи запобіжні заходи, які повинні вживатися під час роботи з електрикою, газами, особливо киснем, маслами та хімікатами Маркування, зберігання та утилізація небезпечних (для безпеки та навколишнього середовища) матеріалів Негайні заходи у разі пожежі або іншої аварії з однією або кількома небезпеками, включаючи знання про засоби гасіння	2

МОДУЛЬ 2L - ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР

	Рівень
2L.1 Загальні положення Потреба врахування людських факторів Інциденти, пов'язані з людськими факторами / людською помилкою Закон Мерфі	1
2L.2 Продуктивність та обмеження людини Зір, слух, обробка інформації, увага та сприйняття, пам'ять	1
2L.3 Соціальна психологія Відповідальність, мотивація, тиск співробітників, робота в групі	1
2L.4 Фактори, що впливають на якість роботи Фізична форма/здоров'я, стрес, сон, втома, алкоголь, медичні препарати і зловживання наркотиками	1
2L.5 Фізичне середовище Робоче середовище (клімат, шум і освітлення)	1

МОДУЛЬ 3L - АВІАЦІЙНЕ ЗАКОНОДАВСТВО

	Рівень
3L.1 Нормативна база Роль Європейської Комісії, EASA та національних авіаційних властей Застосовні частини Part-M та Part-66	1
3L.2 Ремонти та модифікації Схвалення змін (модифікацій і ремонту) Стандартні заміни та стандартні ремонти	2
3L.3 Дані технічного обслуговування Директиви льотної придатності (AD), Інструкції для підтримання льотної придатності (ICA) (AMM, IPC, тощо) Керівництво з льотної експлуатації Записи про технічне обслуговування	2

МОДУЛЬ 4L - ДЕРЕВ'ЯНА КОНСТРУКЦІЯ / КОНСТРУКЦІЯ З МЕТАЛЕВИМ ТРУБНИМ КАРКАСОМ, ОБШИТИМ ТКАНИНОЮ

	Рівень
4L.1 Дерев'яна конструкція / поєднання металевих труб та тканини Деревина, фанера, клеї, консервація, лінії електрозабезпечення, властивості, механічна обробка Покриття (матеріали для покриття, клеї та оздоблювальні матеріали, натуральні і синтетичні матеріали для покриття та клеї) Процеси фарбування, монтажу та ремонту Розпізнавання пошкоджень від перенапруження дерев'яних конструкцій/ конструкції із металевих труб та тканини Погіршення характеристик дерев'яних компонентів і покриттів	2

Випробування на тріщину (оптична процедура, наприклад, збільшувальне скло) металевих компонентів Корозія та попереджувальні методи. Охорона здоров'я та пожежна безпека	
4L.2 Матеріали Типи деревини, стабільність і механічні властивості Труби і фітинги із сталі і легких сплавів, інспекції на руйнування зварних швів Пластмаси (загальні відомості, розуміння властивостей) Фарби та видалення фарби Клеї, клейові суміші Матеріали для покриття та технології (природні та синтетичні полімери)	2
4L.3 Ідентифікація пошкоджень Перенапруження дерев'яних / металопластикових і тканинних конструкцій Передача навантаження Випробування на втому і випробування на тріщину	3
4L.4 Виконання практичної діяльності Замикання штифтів, гвинтів, котушок, гайок Кінцеві з'єднання з коушем Ремонт Nicopress та Talurit Ремонт покриттів Ремонт прозорих плівок Ремонтні роботи (багатошарова фанера, стрингер, поручні, обшивка) Оснащення повітряних суден. Розрахунок балансу маси поверхонь і діапазону переміщення поверхонь управління, вимірювання робочих сил Виконання 100-годинних / річних інспекцій на дерев'яній конструкції або комбінації конструкції з металевих труб та тканини	2

МОДУЛЬ 5L - КОМПОЗИТНА КОНСТРУКЦІЯ

	Рівень
5L.1 Пластик, армований волокном (FRP) Основні принципи побудови FRP Смоли (епоксидні, поліефірні, фенольні смоли, вінілові ефірні смоли) Арматурні матеріали зі скла, арамідних і вуглецевих волокон, особливості Наповнювачі Опорні стрижні (пробкове дерево (бальза), наповнювачі, спінені пластмаси) Конструкції, розподіл навантаження (тверда оболонка FRP, багатошаровий матеріал) Виявлення пошкоджень під час перенапруження компонентів Процедура для проектів FRP (відповідно до Керівництва з організації технічного обслуговування), включаючи умови зберігання матеріалу	2
5L.2 Матеріали Термореактивні пластмаси, термопластичні полімери, каталізатори	2

Розуміння властивостей, технологій обробки, від'єднання, склеювання, зварювання Смоли для FRP: епоксидні смоли, поліефірні смоли, вінілові ефірні смоли, фенольні смоли Арматурні матеріали Від елементарного волокна до ниток (вивільнювач, обробка), візерунки ткацтва Властивості окремих армуючих матеріалів (E-скловолокно, арамідне волокно, вуглецеве волокно) Проблема з багатоматеріальними системами, матриця Адгезія / когезія, різні поведінки волоконних матеріалів Наповнювальні матеріали та пігменти Технічні вимоги до розливу матеріалів Зміна властивості композиції смоли шляхом використання E-скла, мікро-балону, аерозолів, бавовни, мінералів, металевого порошку, органічних речовин Технології складання та ремонту фарби Допоміжні матеріали Наповнювачі (папір, FRP, метал), дерево бальза, Divinycell (Contizell), тенденції розвитку	
5L.3 Збірна конструкція з армованого волокнистого композиту Тверда оболонка Багатошаровий матеріал Складання аеродинамічного профілю, фюзеляжів, поверхонь управління	2
5L.4 Ідентифікація пошкоджень Поведінка компонентів FRP у разі перенапруження Виявлення розшарувань, відклеювання Частота поперечних коливань в аеродинамічних профілях Передача навантаження Фрикційне з'єднання і позитивне замикання Втомна міцність і корозія металевих деталей Металеве склеювання, поверхнева обробка сталевих та алюмінієвих компонентів при склеюванні з FRP	3
5L.5 Виготовлення прес-форм Гіпсові форми, керамічні форми Прес-форми GFK, гелеві покриття, армуючі матеріали, проблеми жорсткості Металеві форми Вигнуті та вгнуті форми	2
5L.6 Виконання практичної діяльності Замикання штифтів, гвинтів, котушок, гайок Кінцеві з'єднання з коушем Ремонт Nicopress та Talurit Ремонт покриттів Ремонт твердих покриттів FRP Виготовлення / формування компонентів (наприклад, ніс фюзеляжу, обті?чник шасі, кінцевий обтічник крила і кінцева аеродинамічна поверхня)	2

Ремонт багатошарових оболонок, де пошкоджений внутрішній і зовнішній шар Ремонт багатошарових оболонок шляхом натискання на вакуумний мішок Ремонт прозорих поверхонь (PMMA) з одно- та двокомпонентним клеєм З'єднання прозорих поверхонь з рамою фонаря Гартування прозорих поверхонь та інших компонентів Виконання ремонту на багатошаровій оболонці (незначний ремонт менше 20 см) Оснащення повітряних суден. Розрахунок балансу маси поверхонь і діапазону переміщення поверхонь управління, вимірювання робочих сил Виконання 100-годинних / річних інспекцій на конструкції FRP	

МОДУЛЬ 6L - МЕТАЛЕВА КОНСТРУКЦІЯ

	Рівень
6L.1 Металева конструкція Металеві матеріали і напівфабрикати, методи обробки Випробування на втому і тріщину Збірка металоконструкцій, деталей з клепок, клейових з'єднань Виявлення пошкоджень перенапружених компонентів, наслідків корозії Охорона здоров'я та пожежна безпека	2
6L.2 Матеріали Сталь та її сплави Легкі метали та їх легкі сплави Матеріали для заклепок Пластмаси Окрашування та фарби Металеві клеї Типи корозії Матеріали для покриття і технологій (природні і синтетичні)	2
6L.3 Ідентифікація пошкоджень Перенапружені металеві планери, вирівнювання, вимірювання симетрії Перенесення навантаження Випробування на втому і тріщину Виявлення нещільно прикріплений заклепаних з'єднань	3
6L.4 Збірка металоконструкцій і композиційних конструкцій Обшивка Каркаси Стрингери і лонжерони Каркасна конструкція Проблеми в багатоматеріальних системах	2

6L.5 Кріплення Класифікації підходів і зазорів Метричні та імперські вимірювальні системи Негабаритний болт	2
6L.6 Виконання практичної діяльності Замикання штифтів, гвинтів, котушок, гайок Кінцеві з'єднання з коушем Ремонт Nicopress та Talurit Ремонт покриттів, пошкоджень поверхні, технологія засвердлювання Ремонт прозорих поверхонь Вирізання листових металів (алюмінієвих і легких сплавів, сталі й сплавів) Вальцювання, обробка кромок, трамбування, вигладжування, загинання кромок Ремонт заклепок на металевій конструкції відповідно до інструкції з ремонту або креслень Оцінювання помилок на заклепках Оснащення повітряних суден. Розрахунок балансу маси поверхонь і діапазону переміщення поверхонь управління, вимірювання робочих сил Виконання 100-годинних / річних інспекцій на металевій конструкції	2

МОДУЛЬ 7L - ОСНОВИ КОНСТРУКЦІЇ

	Рівень
7L.1 Система управління польотом Керування в кабіні: елементи керування в кабіні, кольорові маркування, форми ручок Поверхні управління польотом: закрилки, аеродинамічні гальма, елементи управління, шарніри, підшипники, кронштейни, двопозиційна тяга, кривошипи, сирени, шків, кабелі, ланцюги, труби, ролики, направляючі, гвинти, поверхні переміщення, змащення, стабілізатори, балансування елементів управління Комбінація елементів управління: клапанних елеронів, клапанних повітряних гальм Системи тримерів	3
7L.2 Каркас Шасі: характеристики шасі і амортизаторів, механізм випуску, гальма, барабан, диски, колеса, шини, механізм прибирання, електричне прибирання, аварійний механізм Точки кріплення крила до фюзеляжу, хвостове оперення (вертикальне та горизонтальне) до точок кріплення фюзеляжу, точки кріплення поверхонь управління Допустимі заходи з технічного обслуговування Буксирування: буксирне / підйомне обладнання / механізм Кабіна: сидіння і ремені безпеки, розташування кабіни, вітрове скло, вікна, плакати, багажне відділення, багажне відділення, органи управління в кабіні, повітряна система кабіни, вентилятор Водяний баласт: резервуари для води, трубопроводи, клапани, дренажі, вентиляційні отвори, тестове обладнання Паливна система: баки, трубопроводи, фільтри, вентиляційні отвори, дренажі, заповнення, селекторний клапан, насоси,	2

індикація, тестове обладнання, заземлення Гідравлічна система: схема системи, акумулятори, розподіл тиску і потужності, індикація Рідина і газ: гідравлічні, інші рідини, рівні, резервуар, трубопроводи, клапани, фільтр Захист: протипожежні перегородки, протипожежний захист, пристрої захисту від удару блискавки, запірні пристрої, розрядники	
7L.3 Деталі кріплення Надійність штифтів, заклепок, гвинтів Кабелі управління, запірні пристрої Швидкоз'єднувальні муфти (L'Hotellier, SZD, Польща)	2
7L.4 Запірне обладнання Допустимість методів блокування, стопорних штифтів, пружинних сталевих штифтів, фіксуючого дроту, стопорних гайок, стопоріння фарбою; Швидкоз'єднувальні муфти	2
7L.5 Вага та центрування	2
7L.6 Системи спасіння	2
7L.7 Бортові модулі Система повного та статичного тиску, вакуумна/динамічна система, гідростатичне випробувальне обладнання Пілотажні прилади: індикатор швидкості, висотомір, індикатор вертикальної швидкості, підключення і функціонування, маркування Розташування та дисплеї, панелі, електричні дроти Гіроскопи, фільтри, індикаторні прилади; проведення випробувань Магнітний компас: монтаж і списування девіації компаса; Планери: індикатор акустичної вертикальної швидкості, бортові реєстратори, допоміжні засоби Система кисню	2
7L.8 Установка та під'єднання бортових модулів Пілотажні прилади, вимоги до монтажу (умови аварійної посадки відповідно до CS-22) Електричні дроти, джерела живлення, типи акумуляторних батарей, електричні параметри, електричний генератор, вимикач, енергетичний баланс, з'єднання з землею через заземлюючий електрод, з'єднувачі, клемні колодки, попередження, запобіжники, лампи, світлосигнальне обладнання, вимикачі, вольтметри, амперметри, електричні панелі приладів	2
7L.9 Поршнева силова установка Інтерфейс між силовою установкою та планером	2
7L.10 Повітряний гвинт Огляд Заміна Балансування	2
7L.11 Система прибирання Управління положенням гвинта Система прибирання двигуна та / або гвинта	2

7L.12 Процедури фізичного огляду Прибирання, використання освітлення та дзеркал Вимірювальні інструменти Вимірювання відхилення поверхонь управління Момент затягування гвинтів і болтів Знос підшипників Інспекційне обладнання Калібрування вимірювального інструменту	2

МОДУЛЬ 8L - СИЛОВА УСТАНОВКА

	Рівень
8L.1 Допустимий рівень шуму Пояснення поняття "рівень шуму" Сертифікат шуму Покращена звукоізоляція Можливе зменшення звукового випромінювання	1
8L.2 Поршневі двигуни Чотиритактний двигун із запалюванням від електричної іскри, двигун з повітряним охолодженням, двигун з рідинним охолодженням Двотактний двигун Роторний поршневий індукторний двигун Ефективність та фактори впливу (діаграма тиску та об'ємної дифузії, діаграма потужності) Пристрої контролю шуму	2
8L.3 Повітряний гвинт Лопать, кок, задній диск, тиск, що створюється акумулятором, втулка Експлуатація гвинтів Гвинти із змінним кроком, гвинти, що регулюються на землі та в польоті механічним, електричним та гідравлічним шляхом Балансування (статичне, динамічне) Проблеми боротьби з шумом	2
8L.4 Пристрої управління двигуном Механічні пристрої управління Електричні пристрої управління Індикатори палива в баках Функції, характеристики, типові помилки та індикації помилок	2
8L.5 Шланги Матеріал і механічна обробка паливних і масляних шлангів Контроль граничних термінів служби	2

8L.6 Обладнання Робота магнето Контроль обмежень технічного обслуговування Робота карбюраторів Інструкції з технічного обслуговування щодо характеристик Електричні паливні насоси Робота системи управління повітряним гвинтом Система електричного управління гвинтом Система гідравлічного управління гвинтом	2
8L.7 Система запалювання Конструкція: запалювання з котушкою індуктивності, запалювання магнето і тиристорне запалювання Ефективність системи запалювання і попереднього підігріву Модулі системи запалювання і попереднього підігріву Перевірка і випробування свічок запалювання	2
8L.8 Індукція та вихлопні системи Експлуатація та монтаж Глушники і нагрівальні установки Гондоли і капоти Огляд і випробування Випробування на викид CO	2
8L.9 Паливо та мастила Характеристики палива Маркування, екологічно нешкідливе зберігання Мінеральні та синтетичні мастила та їх параметри: маркування та характеристики, застосування Екологічно нешкідливе зберігання та правильне видалення відпрацьованого масла	2
8L.10 Документація Документи виробника для двигуна і гвинта Інструкції щодо підтримання льотної придатності (ICA); Керівництва з льотної експлуатації (AFM) та керівництва з технічного обслуговування літаків (AMM) Ресурс до капітального ремонту (TBO); Директиви льотної придатності (AD), технічні вказівки та сервісні бюлетені	2
8L.11 Ілюстративний матеріал Блок циліндра з клапаном Карбюратор Магнето високої напруги Диференціально-компресорний блок контроля для циліндрів Перегріті / пошкоджені поршні Свічі запалювання двигунів, які експлуатувалися по-різному	2

8L.12 Практичний досвід Безпечна робота / запобігання нещасним випадкам (поводження з паливом та мастилами, запуск двигунів); Тяги управління приводами запуску двигуна та боуденовські кабелі Регулювання числа оборотів холостого ходу Перевірки і налаштування температури запалювання Експлуатаційні випробування магнето; Перевірка системи запалювання Випробування та очищення свічок запалювання Виконання завдань на двигуні, що містяться в 100-годинному / річному огляді повітряного судна; Випробування на стиск циліндра; Статичне випробування та оцінка роботи двигуна; Документація з робіт по технічного обслуговування, включаючи заміну компонентів	2
8L.13 Газообмін у двигунах внутрішнього згоряння Чотиритактний зворотно-поступальний двигун і блоки управління Втрати енергії Обмеження запалювання Прямоточна поведінка блоків управління Роторно-поршневі двигуни та блоки управління Двотактний двигун і блоки управління Продувка Продувочний нагнітач Діапазон холостого ходу та діапазон потужності	2
8L.14 Запалювання, горіння і карбюрація Запалювання Свічки Система запалювання Процес горіння Нормальне горіння Ефективність і середній тиск Детонація і октанове число Форми камери згоряння Паливо / повітряна суміш у карбюраторі Принцип карбюратора, рівняння карбюратора Простий карбюратор Проблеми простого карбюратора та їх вирішення Моделі карбюраторів Паливо / повітряна суміш під час вприскування Інжекція з механічним управлінням Інжекція з електронним управлінням	2

Безперервна інжекція Порівняння інжекцій карбюратора	
8L.15 Пілотажні прилади на повітряних суднах з інжекторними двигунами Спеціальні пілотажні прилади (інжекторний двигун) Інтерпретація показань на випробувані при статичному навантаженні Інтерпретація показань у польоті на різних ешелонах	2
8L.16 Технічне обслуговування повітряних суден з інжекторними двигунами Документація, документи виробників, тощо Загальні інструкції з технічного обслуговування (годинна перевірка) Функціональні тести Наземні випробування Випробувальний політ Усунення несправностей у разі відмови системи вприскування та їх корекція	2
8L.17 Техніка безпеки на робочому місці та запобіжні заходи Техніка безпеки на робочому місці та запобіжні заходи при роботі на інжекторних системах	2
8L.18 Візуальні засоби Карбюратор Компоненти інжекторної системи Повітряне судно з інжекторним двигуном Інструмент для роботи на інжекторних системах	2
8L.19 Електрична силова установка Енергетична система, акумулятори, монтаж Електричний двигун Перевірка на тепло, шум та вібрацію Тестування обмоток Електричні дроти та системи управління Пілони, системи випуску та прибирання Системи гальм двигуна / гвинта Системи вентиляції двигуна Практичний досвід 100-годинних / річних перевірок	2
8L.20 Реактивний двигун Установка двигуна Пілони, системи випуску та прибирання Протипожежний захист Паливні системи, включаючи змащення Системи запуску двигуна, система допомоги газом Оцінка пошкодження двигуна Обслуговування двигуна	2

Знаття / встановлення і випробування двигуна Практичний досвід проведення перевірок стану / годин роботи / щорічних перевірок Перевірки стану	
8L.21 Електронне управління двигуном (FADEC)	2

МОДУЛЬ 9L - ТЕПЛОВІ АЕРОСТАТИ / ДИРИЖАБЛІ

	Рівень
9L.1 Базові принципи та монтажні комплекти теплових аеростатів / дирижаблів Монтажні комплекти та індивідуальні частини Оболонка Системи оболонок: звичайні та спеціальні форми Паливна система Пальник, блок пальника та кріплення пальника Балон зі стисненим газом та шланги для стисненого газу Корзина та альтернативні пристрої (сидіння) Механізми оснастки Технічне обслуговування та сервісні роботи Річна/ 100-година перевірка Бортовий журнал Керівництва з льотної експлуатації (AFM) та Керівництва з технічного обслуговування (AMM) Спорядження та підготовка до запуску (обмеження запуску)	3
9L.2 Практична підготовка Управління роботою, технічне обслуговування та сервісні роботи (відповідно до Керівництва з льотної експлуатації)	3
9L.3 Оболонка Тканина Шви Вертикальні силові стрічки, горизонтальні силові стрічки (обмежувачі розриву) Купольне кільце Парашутний клапан та система швидкого випуску Розривна панель Поворотний перепускний клапан Мембрани/троси (спеціальні форми та дирижаблі) Ролики, шківи Парашутні стропи та стропи управління Вузли Мітка індикатора температури, сигналізатор температури, термометр в оболонці Несуча розчалка З'єднувачі, карабіни	3

9L.4 Пальник і паливна система Котушки пальників Баласт, рідина та пілотні клапани Пальники / форсунки Запальники / випарники / форсунки Блок пальника Паливні трубопроводи / шланги Паливні циліндри, клапани та фітинги	3
9L.5 Корзина та підвіска корзини (включаючи альтернативні пристрої) Типи корзин(включаючи альтернативні пристрої) Матеріали корзини: тростина і верба, шкіра, дерево, оздоблювальні матеріали, силові стрічки Сидіння, роликові підшипники Карабіни, дуги та шпильки Опорні штанги пальника Ремені паливного балона Обладнання	3
9L.6 Обладнання Вогнегасник, вогнезахисне покриття Інструменти (прості або комбіновані)	3
9L.7 Незначний ремонт Зшивання Склеювання Внутрішня частина корзини / ремонт внутрішнього оздоблення	3
9L.8 Процедури фізичного огляду Прибирання, використання освітлювальних приладів та дзеркал Засоби вимірювання Вимірювання відхилення поверхонь управління (тільки дирижаблі) Момент затяжки гвинтів і болтів Знос підшипників (тільки дирижаблі) Інспекційне обладнання Калібрування засобів вимірювання Випробування тканини на розрив	2

МОДУЛЬ 10L - ГАЗОВІ АЕРОСТАТИ/ ДИРИЖАБЛІ
(ВІЛЬНИЙ / ПРИВ'ЯЗАНИЙ)

	Рівень

10L.1 Базові принципи та монтажні комплекти газових аеростатів/ дирижаблів Монтажні комплекти індивідуальних частин Оболонка та матеріал плетіння Оболонка, розривна панель, аварійне відкриття, канати та ремені Жорсткий газовий клапан Гнучкий газовий клапан (парашут) Плетіння Кільце навантаження Корзина та обладнання (включаючи альтернативні засоби) Доріжки електростатичного розрядника Швартовий трос та тяговий канат; Технічне обслуговування та сервісне обслуговування Річна інспекція Польотні документи Керівництва з льотної експлуатації (AFM) та Керівництва з технічного обслуговування (AMM) Спорядження та підготовка до запуску (обмеження запуску) Запуск	3
10L.2 Практична підготовка Органи управління Технічне обслуговування та сервісні роботи (згідно AMM та AFM) Правила безпеки при використанні водню як підйомного газу	3
10L.3 Оболонка Тканини Полюси і армування полюсів Розривна панель і троси Парашут та парашутні стропи Клапани і троси Заливна горловина, кільце Poeschel та троси Доріжки електростатичного розрядника	3
10L.4 Клапан Пружини Прокладки Шарнірні з'єднання Троси управління Доріжки електростатичного розрядника	3
10L.5 Сітка або такелаж (без сітки) Види сіток та інших ліній Розміри сітки та кути Кільце сітки	3

Методи зав'язування Доріжки електростатичного розрядника	
10L.6 Кільце навантаження	3
10L.7 Корзина (включаючи альтернативні пристрої) Види корзин(включаючи альтернативні пристрої) Стропи і перемикання Баластна система (сумки та опори) Доріжки електростатичного розрядника	3
10L.8 Розривний трос та троси клапанів	3
10L.9 Швартовий трос та тяговий канат	3
10L.10 Незначний ремонт Склеювання Скрутка пенькових канатів	3
10L.11 Обладнання Інструменти (прості або комбіновані)	3
10L.12 Прив'язний трос (тільки прив'язані газові балони (TGB)) Види тросів Допустиме пошкодження тросу Тросовий шарнір Зажим троса	3
10L.13 Лебідка (тільки прив'язані газові аеростати) Види лебідок Механічна система Електрична система Аварійна система Заземлення / баластування лебідки	3
10L.14 Процедури фізичного огляду Прибирання, використання освітлювальних приладів та дзеркал Засоби вимірювання Вимірювання відхилення поверхонь управління (тільки дирижаблі) Момент затяжки гвинтів і болтів Знос підшипників (тільки дирижаблі) Інспекційне обладнання Калібрування засобів вимірювання Випробування тканини на розрив	2

	Рівень
11L.1 Базові принципи та монтажні комплекти малих дирижаблів Оболонка, балонети Клапани, відкривання Силова установка Керівництва з льотної експлуатації (AFM) та Керівництва з технічного обслуговування (AMM) Спорядження та підготовка до запуску	3
11L.2 Практична підготовка Управління роботою Технічне обслуговування та сервісні роботи (відповідно до AMM та AFM)	3
11L.3 Оболонка Тканини Розривна панель та кабелі Клапани Система ланцюгової підвіски	3
11L.4 Гондола (включаючи альтернативні пристрої) Види гондол (включаючи альтернативні пристрої) Види і матеріали планера Ідентифікація пошкоджень	3
11L.5 Електрична система Основні положення про бортові електричні ланцюги Електричні джерела (акумулятори, фіксація, вентиляція, корозія) Свинцеві, нікель-кадмієві (NiCd) або інші акумулятори, сухозарядні батареї Генератори Електричні дроти, електричні з'єднання Запобіжники Зовнішнє джерело живлення Енергетичний баланс	3
11L.6 Силова установка Паливна система: баки, трубопроводи, фільтри, вентилі, дренажні отвори, заправка пальним, селекторний клапан, індикація, випробування, кріплення Приладові системи силової установки Основні положення про вимірювання та прилади Вимірювання оборотів Вимірювання температури Вимірювання споживаного палива/ потужності	3
11L.7 Обладнання Вогнегасник, вогнезахисне покриття	3

Інструменти (прості або комбіновані).	

МОДУЛЬ 12L - РАДІО COM/ ELT/ ПЕРЕДАВАЧІ / ПРИЛАДОВІ СИСТЕМИ

	Рівень
12L.1 Радіо Com/ELT Крок сітки частот Основні функціональні тести Батареї Вимоги до тестування та технічного обслуговування	2
12L.2 Передавачі Базові режими роботи Типові переносні конфігурації, включаючи антени Роз'яснення режимів A, C, S; Вимоги до тестування та технічного обслуговування	2
12L.3 Приладові системи Переносні висотоміри/варіометри Батареї Базові функціональні тести	2

Доповнення VIII
до додатка 3 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"
(пункт 1 розділу V)

Доповнення VIII (Appendix VIII)
Стандарт базових екзаменів для свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії L

(a) Стандарт базових екзаменів, зазначений у вимогах до базових знань доповнення VII до цих Авіаційних правил, повинен бути наступним:

(i) усі базові екзамени мають проводитися з використанням формату тестового завдання, як зазначено у підпункті (ii). Неправильні відповіді мають здаватися однаково правдоподібними для будь-якої особи, недосвідченої з цього питання. Всі варіанти мають чітко стосуватися питання, мати однакову лексику, граматичну будову та довжину. У числових питаннях неправильні відповіді мають відповідати процедурним помилкам, таким як використання неправильних знаків або неправильне перетворення одиниць. Вони не мають бути випадковими цифрами;

(ii) кожне тестове завдання множинного вибору містить три альтернативні відповіді, тільки одна з них є правильною, і кандидату надається час для виконання модуля, який базується на номінальній середній величині у 75 секунд на одне питання;

(iii) кожен модуль вважається складеним, якщо 75 % відповідей є правильними;

(iv) система відмічання помилок не використовуватиметься для визначення, чи склав кандидат екзамен;

(v) рівень знань, який вимагається для питань, має бути пропорціональний рівню технології категорії повітряного судна.

(b) Кількість питань для модуля повинна бути наступною:

(i) модуль 1L "Базові знання": 12 питань. Час на виконання - 15 хвилин;

(ii) модуль 2L "Людський фактор": 8 питань. Час на виконання - 10 хвилин;

(iii) модуль 3L "Авіаційне законодавство": 24 питання. Час на виконання - 30 хвилин;

(iv) модуль 4L "Дерев'яна конструкція/ конструкція з металевим трубним каркасом, обшитим тканиною": 32 питання. Час на виконання - 40 хвилин;

(v) модуль 5L "Композитна конструкція": 32 питання. Час на виконання - 40 хвилин;

(vi) модуль 6L "Металева конструкція": 32 питання. Час на виконання - 40 хвилин;

(vii) модуль 7L "Основи конструкції": 64 питання. Час на виконання - 80 хвилин;

(viii) модуль 8L "Силова установка": 48 питань. Час на виконання - 60 хвилин;

(ix) модуль 9L "Теплові аеростати/ дирижаблі": 36 питань. Час на виконання - 45 хвилин;

(x) модуль 10L "Газові аеростати/ дирижаблі (вільний/прив'язаний)": 40 питань. Час на виконання - 50 хвилин;

(xi) модуль 11L "Теплові/ газові дирижаблі": 36 питань. Час на виконання - 45 хвилин;

(xii) модуль 12L "Радіо Com/ ELT/ передавачі/ приладові системи": 16 питань. Час на виконання - 20 хвилин.

Додаток 4
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"
(пункт 1 розділу VI)

Додаток 4 (Annex IV)

Частина 147 (Part-147)

Зміст

147.1. Загальні відомості

Розділ А - Технічні вимоги

Підчастина А - Загальні положення

147.A.05. Сфера застосування

147.A.10. Загальні положення

147.A.15. Заявка

Підчастина В - Вимоги до організації

147.A.100. Вимоги до виробничих площ та засобів

147.A.105. Вимоги до персоналу

147.A.110. Записи інструкторів, екзаменаторів та експертів

147.A.115. Обладнання для проведення підготовки

147.A.120. Навчальний матеріал з технічного обслуговування

147.A.125. Записи

147.A.130. Процедури підготовки та система якості

147.A.135. Екзамени

147.A.140. Керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування

147.A.145. Привілеї організації з підготовки до технічного обслуговування

147.A.150. Зміни в організації з підготовки до технічного обслуговування

147.A.155. Підтримання схвалення

147.A.160. Недоліки

Підчастина C - Схвалений базовий курс підготовки

147.A.200. Схвалений базовий курс підготовки

147.A.205. Екзамени з базових знань

147.A.210. Оцінювання базових практичних навичок

Підчастина D - Підготовка на тип/завдання повітряного судна

147.A.300. Підготовка на тип/завдання повітряного судна

147.A.305. Екзамени з типу повітряного судна та оцінювання виконання завдань

Розділ B - Процедури для компетентних органів

Підчастина A - Загальні положення

147.B.05. Сфера застосування

147.B.10. Компетентний орган

147.B.20. Ведення записів

147.B.25. Звільнення

Підчастина B - Видача схвалення

147.B.110. Процедура схвалення та зміни схвалення

147.B.120. Процедура постійного нагляду

147.B.125. Сертифікат схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування

147.B.130. Недоліки

Підчастина C - Припинення, зупинення та обмеження сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування

147.B.200. Припинення, зупинення та обмеження сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування

Доповнення I. Тривалість базового курсу підготовки

Доповнення II. Схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування відповідно до цього додатка 4 (Part-147) - Форма 11 EASA

Доповнення III. Сертифікати визнання відповідно до цього додатка 4 (Part-147) - Форма 148 EASA та Форма 149 EASA

147.1. Загальні відомості

Для потреб цього додатка (Part-147) компетентний орган повинен бути:

1. Для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване на території України, - уповноважений орган з питань цивільної авіації;

2. Для організацій, основне місце здійснення діяльності яких розташоване в третій країні, - Агентство.

Розділ A - Технічні вимоги

Підчастина A - Загальні положення

147.A.05. Сфера застосування

У цьому розділі визначено вимоги, яким має відповідати організація, для отримання схвалення на проведення підготовки та екзаменування, як зазначено у додатку 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

147.A.10. Загальні положення

Організація з підготовки має бути організацією, яка зареєстрована як юридична особа.

147.A.15. Заявка

(a) Заявка на видачу або зміну існуючого схвалення має подаватися за формою та у порядку, встановленому компетентним органом.

(b) Заявка на видачу або зміну схвалення має містити таку інформацію:

1) зареєстроване найменування та місцезнаходження заявника;

2) місцезнаходження організації, що потребує схвалення або змін до схвалення;

3) бажаний обсяг схвалення або зміна обсягу схвалення;

4) прізвище, власне ім'я та підпис відповідального керівника організації;

5) дата заявки.

Підчастина B - Вимоги до організації

147.A.100. Вимоги до виробничих площ та засобів

(a) Розміри та конструкція виробничих площ та засобів мають забезпечувати захист від несприятливих погодних умов і належне проходження всієї запланованої підготовки та екзаменів у будь-який конкретний день.

(b) Для викладання теорії та проведення екзаменів з теоретичних знань має бути забезпечене повністю захищене придатне приміщення, відокремлене від інших приміщень.

1. Максимальна кількість студентів будь-якого курсу, які проходять теоретичну підготовку, не має перевищувати 28 осіб.

2. Розміри приміщення для проведення екзаменів мають бути такими, щоб жоден із студентів не мав змоги зі свого місця читати роботу або бачити екран комп'ютера іншого студента під час екзамену.

(c) Зазначене у підпункті (b) цього пункту приміщення має забезпечувати такі умови, які дадуть змогу студентам, не відволікаючись і не відчуваючи надмірного дискомфорту, зосередитися на підготовці або екзамені.

(d) У разі проведення базового курсу підготовки мають бути забезпечені майстерні для базової підготовки та/або виробничі площі та засоби для технічного обслуговування, відокремлені від навчальних класів, для проведення практичних занять, передбачених запланованим курсом підготовки. Проте якщо організація не здатна забезпечити наявність таких виробничих площ та засобів, домовленості щодо надання таких майстерень та/або виробничих площ та засобів для технічного обслуговування можуть бути укладені з іншою організацією. У такому разі має бути укладено письмовий договір з такою організацією, в якій зазначаються умови доступу та користування такими приміщеннями. Компетентний орган повинен мати доступ до усіх таких договірних організацій, при цьому забезпечення доступу має бути відображене у зазначеній письмовій угоді.

(e) У разі проведення курсу підготовки на тип/завдання повітряного судна доступ має бути забезпечено до відповідних виробничих площ та засобів, де розміщуються зразки типу повітряного судна, як визначено у 147.A.115 (d) цього додатка.

(f) Максимальна кількість студентів, які проходять практичні заняття, не має перевищувати 15 осіб на одну особу, яка здійснює нагляд, або експерта з оцінювання практичних навичок.

(g) Офісні приміщення мають бути забезпечені для інструкторів, екзаменаторів та експертів з оцінювання практичних навичок згідно зі стандартом, що дасть їм змогу, не відволікаючись і не відчуваючи надмірного дискомфорту, підготуватися до виконання своєї роботи.

(h) Мають бути забезпечені виробничі площі та засоби з обмеженим доступом для зберігання екзаменаційної документації та записів з підготовки. Умови зберігання таких документів мають забезпечувати належний стан документів протягом встановленого періоду зберігання згідно з 147.A.125 цього додатка. Виробничі площі та засоби для зберігання документації та офісні приміщення можуть бути об'єднані за умови забезпечення належної безпеки.

(i) Має бути забезпечена бібліотека, що містить всі технічні матеріали відповідно до обсягу та рівня підготовки, яка проводиться.

147.A.105. Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всіх зобов'язань з підготовки відповідно до стандартів, передбачених цим додатком (Part-147).

(b) Має бути призначена особа або група осіб, до обов'язків яких входить забезпечення відповідності організації з підготовки до технічного обслуговування вимогам цього додатка (Part-147). Така(і) особа(и) повинна(і) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику. Відповідальним керівником може також бути керівна особа або одна з групи осіб за умови відповідності вимогам, зазначеним в підпункті (a) цього пункту до відповідального керівника.

(c) Організація з підготовки до технічного обслуговування має укласти договір з достатньою кількістю персоналу для планування/виконання теоретичної та практичної підготовки, проведення екзаменів і оцінювання практичних навичок відповідно до схвалення.

(d) Шляхом відступу від підпункту (c) цього пункту у разі залучення іншої організації для проведення практичної підготовки та оцінювання персонал такої організації може призначатися для проведення практичної підготовки та оцінювання.

(e) Будь-яка особа може виконувати будь-яку комбінацію функцій інструктора, екзаменатора та експерта з оцінювання практичних навичок за умови відповідності підпункту (f) цього пункту.

(f) Досвід і кваліфікація інструкторів, екзаменаторів знань і експертів з оцінювання практичних навичок має встановлюватись відповідно до опублікованих критеріїв або відповідно до процедури і стандарту, погодженими компетентним органом.

(g) Екзаменатори та експерти з оцінювання практичних навичок мають бути зазначені у керівництві організації для прийняття такого персоналу.

(h) Інструктори та екзаменатори знань повинні не рідше ніж кожні 24 місяці проходити підвищення кваліфікації з питань сучасної технології, практичних навичок, людського фактора та новітніх методик підготовки щодо знань, які викладаються або перевіряються.

147.A.110. Записи інструкторів, екзаменаторів та експертів

(a) Організація має вести записи щодо всіх інструкторів, екзаменаторів знань і експертів з оцінювання практичних навичок. Ці записи повинні відображати інформацію щодо досвіду та кваліфікації, отримання підготовки та подальшого підвищення кваліфікації зазначених осіб.

(b) Для всіх інструкторів, екзаменаторів знань та експертів з оцінювання практичних навичок мають бути складені повноваження.

147.A.115. Обладнання для проведення підготовки

(a) Кожний навчальний клас має бути оснащений відповідним обладнанням для презентації згідно зі стандартом, який забезпечує студентам можливість легко читати тексти, креслення, діаграми презентації та зображення з будь-якого місця у навчальному класі.

Обладнання для презентації має включати характерні тренажерні пристрої, щоб допомогти студентам у розумінні змісту предмета, за умови, що такі пристрої вважаються корисними для досягнення такої мети.

(b) Майстерні для базової підготовки та/або виробничі площі та засоби для виконання технічного обслуговування, зазначені у 147.A.100 (d) цього додатка, мають бути забезпечені усім необхідним інструментом та обладнанням для проведення схваленого обсягу підготовки.

(c) Майстерні для базової підготовки та/або виробничі площі та засоби для виконання технічного обслуговування, зазначені у 147.A.100 (d) цього додатка, мають бути забезпечені добіркою зразків повітряних суден, двигунів, частин повітряних суден та обладнання авіоніки.

(d) Організація з підготовки на тип повітряного судна, як зазначено у 147.A.100 (e) цього додатка, повинна мати доступ до повітряних суден відповідного типу. Дозволяється використовувати тренажерні пристрої, якщо вони забезпечують відповідні стандарти підготовки.

147.A.120. Навчальний матеріал з технічного обслуговування

(a) Студент повинен бути забезпечений матеріалами з курсу підготовки до технічного обслуговування, який охоплює (як застосовно):

1. Навчальний план базових знань, визначений додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил для відповідної категорії або підкатегорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна; та

2. Зміст курсу підготовки на тип повітряного судна, що вимагається додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил для відповідного типу повітряного судна та категорії або підкатегорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна.

(b) Студенти повинні мати доступ до зразків документації з технічного обслуговування та технічної інформації бібліотеки відповідно до 147.A.100 (i) цього додатка.

147.A.125. Записи

Організація має зберігати всі записи з підготовки, екзаменування і оцінювання практичних навичок студентів протягом необмеженого строку.

147.A.130. Процедури підготовки та система якості

(a) Організація має встановити процедури, які є прийнятними для компетентного органу, з метою забезпечення відповідних стандартів підготовки та відповідності зазначеної організації відповідним вимогам цього додатка (Part-147).

(b) Організація має створити систему якості, що включає:

1. Функцію незалежного аудиту для моніторингу стандартів підготовки, достовірності екзаменів з теоретичних знань та оцінювання практичних навичок, відповідності процедурам та адекватності процедур; та

2. Систему зворотного зв'язку щодо недоліків за результатами аудитів особі(ам) та надалі відповідальному керівнику, зазначеному в 147.A.105 (a) цього додатка, для забезпечення (за потреби) коригувальних дій.

147.A.135. Екзамени

(a) Екзаменаційний персонал має забезпечити захист всіх екзаменаційних питань.

(b) Будь-який студент, який порушив правила чесного складання екзамену або який мав при собі матеріали, що стосуються предмета екзамену, крім екзаменаційних паперів та дозволеної відповідної документації, повинен бути відсторонений від складання екзамену і може бути допущений до складання екзамену не раніше ніж через 12 місяців з дати інциденту. Компетентний орган повинен бути проінформований про кожний такий інцидент упродовж одного календарного місяця, включаючи деталі розслідування.

(c) Будь-який екзаменатор, який підказує студентові відповіді на запитання під час екзамену, відсторонюється від виконання своїх обов'язків, а екзамен вважається недійсним. Упродовж одного календарного місяця необхідно повідомити компетентний орган про таку подію.

147.A.140. Керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування

(a) Організація має розробити керівництво для використання організацією, що описує організацію і її процедури, та містить таку інформацію:

1. Заяву, підписану відповідальним керівником, яка підтверджує, що керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування та всі інші пов'язані з ним керівництва визначають відповідність організації вимогам цього додатка, і ця відповідність забезпечуватиметься постійно;

2. Посаду(и), власне ім'я (власні імена), прізвище(а) особи (осіб), призначеної(их) відповідно до 147.A.105 (b) цього додатка;

3. Обов'язки осіб, зазначених у підпункті 2, включаючи питання, з яких вони від імені організації з підготовки до технічного обслуговування можуть звертатися безпосередньо до компетентного органу;

4. Структура організації з підготовки до технічного обслуговування із зазначенням підпорядкованості особи (осіб) згідно з підпунктом 2 цього пункту;

5. Перелік інструкторів з підготовки, екзаменаторів та експертів з оцінювання практичних навичок;

6. Загальний опис навчальних і екзаменаційних виробничих площ та засобів, місця розташування яких вказані в сертифікаті схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування, а також, за потреби, будь-які інші місця розташування організації відповідно до вимог 147.A.145 (b) цього додатка;

7. Перелік курсів підготовки до технічного обслуговування, що становлять обсяг схвалення;

8. Процедури внесення змін до керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування;

9. Процедури організації з підготовки до технічного обслуговування відповідно до вимог 147.A.130 (a) цього додатка;

10. Процедура контролю організації з підготовки до технічного обслуговування відповідно до вимог 147.A.145 (c) цього додатка, у разі якщо організація уповноважена на проведення підготовки, екзаменування та оцінювання практичних навичок у місцях розташування організації, інших, ніж зазначені у 147.A.145 (b) цього додатка;

11. Перелік місць розташування організації відповідно до 147.A.145 (b) цього додатка;

12. За потреби перелік організацій, зазначених у 147.A.145 (d) цього додатка.

(b) Керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування і всі подальші зміни до нього мають бути схвалені компетентним органом.

(c) Незважаючи на положення підпункту (b) цього пункту, незначні зміни до керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування можуть бути схвалені через процедуру, передбачену в керівництві (далі - непряме схвалення).

147.A.145. Привілеї організації з підготовки до технічного обслуговування

(a) Організація з підготовки до технічного обслуговування може проводити такі дозволені та відповідно до керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування види навчальної діяльності:

(i) базові курси підготовки відповідно до програми додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або їх частини;

(ii) курси підготовки на тип/завдання повітряного судна відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил;

(iii) приймання екзаменів для студентів, які проходили базові курси підготовки або курси підготовки на тип/завдання повітряного судна у організації з підготовки до технічного обслуговування;

(iv) приймання екзаменів для студентів, які не проходили курси підготовки на тип/завдання повітряного судна у організації з підготовки до технічного обслуговування;

(v) приймання екзаменів для студентів, які не проходили базові курси підготовки у організації з підготовки до технічного обслуговування, за умови що:

(1) екзаменування проводиться в місцях, зазначених у сертифікаті схвалення, або

(2) якщо екзаменування проводиться поза межами місць, зазначених у сертифікаті схвалення, як наведено в підпунктах (b) та (c), або

екзаменування проводиться з використанням Європейської центральної бази питань (ECQB);

за відсутності ECQB, компетентний орган вибирає питання для екзаменування;

(vi) видача сертифікатів визнання відповідно до вимог доповнення III до цього додатка (Part-147) за результатами успішного завершення схвалених базових курсів підготовки або курсів підготовки на тип/завдання повітряного судна та складання екзаменів, зазначених у підпунктах (a)(i), (a)(ii), (a)(iii), (a)(iv) та (a)(v) цього пункту, що застосовно.

(b) Підготовка, екзаменування знань та оцінювання практичних навичок може проводитися тільки в місцях розташування організації, зазначених у сертифікаті схвалення та/або в місцях розташування організації, зазначених у керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування.

(c) Шляхом відступу від підпункту (b) цього пункту організація з підготовки до технічного обслуговування може проводити підготовку, екзаменування та оцінювання практичних навичок у місцях розташування організації, інших ніж зазначені у підпункті (b) цього пункту, згідно з процедурою контролю, яка зазначена у керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування. Такі місця розташування організації не потрібно зазначати у керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування.

(d) 1. Організація з підготовки до технічного обслуговування може передати по субпідряду проведення базової теоретичної підготовки, підготовки на тип, а також проведення відповідного екзаменування іншій організації, яка не є організацією з підготовки до технічного обслуговування, тільки під контролем системи якості організації з підготовки до технічного обслуговування.

2. Проведення базової теоретичної підготовки та екзаменування за субпідрядом обмежуються модулями 1 - 6, 8 - 10 доповнення I до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

3. Підготовка на тип та екзаменування за субпідрядом обмежуються силовою установкою та системами авіоніки.

(e) Організація не може бути схвалена для проведення екзаменування, якщо не схвалена для проведення відповідної підготовки.

(f) Шляхом відступу від підпункту (e) цього пункту організація, схвалена на проведення базових курсів підготовки або підготовки на тип, може також бути схвалена на проведення екзаменів у випадках, коли підготовка на тип не вимагається.

147.A.150. Зміни в організації з підготовки до технічного обслуговування

(a) Організація з підготовки до технічного обслуговування має повідомляти компетентний орган про всі наміри щодо проведення будь-яких змін в організації, які впливають на схвалення до їх впровадження, щоб дати змогу компетентному органові перевірити безперервність відповідності

організації вимогам цього додатка (Part-147) і внести (за потреби) зміни до сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування.

(b) Компетентний орган може встановлювати умови, за якими організація з підготовки до технічного обслуговування може працювати під час таких змін, якщо компетентний орган не визначить, що схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування має бути зупинено.

(c) Неповідомлення компетентного органу про такі зміни може призвести до зупинення або припинення дії сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування, починаючи від дати запровадження таких змін.

147.A.155. Підтримання схвалення

(a) Схвалення має видаватися на необмежений строк. Схвалення має залишатися чинним за умови, що:

1. організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-147) відповідно до положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в 147.B.130 цього додатка; та

2. компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-147); та

3. сертифікат схвалення не було здано компетентному органу або припинено.

(b) У разі здавання або припинення схвалення сертифікат підлягає поверненню компетентному органові.

147.A.160. Недоліки

(a) Недоліком рівня 1 є один або декілька з таких:

1. будь-яка значна невідповідність у процесі екзаменування, внаслідок чого екзаменування може бути визнане недійсним;

2. відмова надати компетентному органові доступ до виробничих площ та засобів організації в робочий час після двох письмових запитів;

3. відсутність відповідального керівника організації;

4. значна невідповідність процесу підготовки.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність процесу підготовки, інша ніж недолік рівня 1.

(c) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з 147.B.130 цього додатка утримувач схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування має розробити план коригувальних дій і продемонструвати коригувальні дії, які задовольнять компетентний орган, у термін, погоджений з цим органом.

Підчастина C - Схвалений базовий курс підготовки

147.A.200. Схвалений базовий курс підготовки

(a) Схвалений базовий курс підготовки має складатися з теоретичної підготовки, екзаменування знань, практичної підготовки та оцінювання практичних навичок.

(b) Елемент теоретичної підготовки має охоплювати предмети для категорії або підкатегорії свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна відповідно до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

(c) Елемент екзаменування знань має охоплювати типову вибірку з предметів підготовки, які входять до елементу підготовки, передбаченого підпунктом (b) цього пункту.

(d) Елемент практичної підготовки має охоплювати практичне користування звичайними інструментами/обладнанням, розбирання/складання типової добірки частин повітряного судна та участь у типових роботах з технічного обслуговування, що виконуються відповідно до окремого закінченого модуля відповідно до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

(e) Елемент оцінювання практичних навичок має охоплювати практичну підготовку і визначати, чи може студент кваліфіковано користуватися інструментами, обладнанням та виконувати роботи згідно з керівництвами з технічного обслуговування.

(f) Тривалість базових курсів підготовки має відповідати доповненню I до цього додатка.

(g) Тривалість курсів перепідготовки між категоріями (підкатегоріями) свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, визначається на підставі аналізу плану базової підготовки та відповідної необхідної практичної підготовки.

147.A.205. Екзамени з базових знань

Екзамени з базових знань мають:

(a) відповідати вимогам додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил;

(b) проводитися без використання навчальних конспектів;

(c) охоплювати типову добірку з предметів окремого модуля підготовки, який викладався згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

147.A.210. Оцінювання базових практичних навичок

(a) Оцінювання базових практичних навичок має виконуватися під час базового курсу підготовки з технічного обслуговування призначеними експертами з оцінювання практичних навичок після закінчення кожного відвідування майстерень/виробничих площ та засобів з технічного обслуговування.

(b) Студент має досягти прохідного рівня відповідно до 147.A.200 (e) цього додатка (Part-147).

Підчастина D - Підготовка на тип/завдання повітряного судна

147.A.300. Підготовка на тип/завдання повітряного судна

Організація з підготовки до технічного обслуговування має бути схвалена на проведення підготовки на тип/завдання повітряного судна згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за умови відповідності вимогам 66.A.45 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

147.A.305. Екзамени з типу повітряного судна та оцінювання виконання завдань

Організація з підготовки до технічного обслуговування, яка схвалена згідно з 147.A.300 цього додатка для проведення підготовки на тип повітряного судна, має проводити екзаменування з типу повітряного судна або оцінювання виконання завдання, які визначені додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за умови відповідності вимогам стандарту для типу повітряного судна та/або завдання, який визначений у 66.A.45 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

Розділ B - Процедури для компетентних органів

Підчастина A - Загальні положення

147.B.05. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яких мають дотримуватись компетентні органи, який є відповідальним за застосування та забезпечення дотримання положень розділу A цього додатка (Part-147).

147.B.10. Компетентний орган

(a) Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, продовження дії, зміна, зупинення або припинення дії сертифікатів схвалення відповідно до цього додатка (Part-147). Цей компетентний орган запроваджує письмові процедури та організаційну структуру.

(b) Ресурси

Компетентний орган має бути належним чином забезпечений персоналом для виконання вимог цього додатка.

(c) Процедури

Компетентний орган запроваджує процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-147).

З метою забезпечення постійної відповідності процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

(d) Кваліфікація і підготовка

Весь персонал, залучений для схвалень, передбачених цим додатком (Part-147), повинен:

1. бути відповідно кваліфікований та мати всі відповідні знання, досвід та підготовку для виконання покладених на нього завдань;

2. пройти підготовку та підготовку для підтримання кваліфікації згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил і цього додатка (Part-147), де застосовно, включаючи поняття та стандарти, що використовуються в їх роботі.

147.B.20. Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка забезпечує відповідне відстеження процесу видачі, продовження, зміни, зупинення або припинення кожного схвалення організації.

(b) Записи щодо нагляду за організаціями з підготовки до технічного обслуговування мають містити принаймні:

1. заявку на видачу схвалення організації;

2. сертифікат схвалення організації, включаючи будь-які зміни до нього;

3. копію програми аудитів, що визначає дати запланованих аудитів і дати їх фактичного проведення;

4. записи щодо постійного нагляду, включаючи всі записи аудитів;

5. копії всього офіційного листування;

6. детальні відомості про будь-які звільнення та застосовані санкції;

7. будь-який звіт інших компетентних органів щодо нагляду за організацією;

8. керівництво організації, а також зміни до нього.

(c) Строк зберігання записів, передбачених підпунктом (b) цього пункту, має становити щонайменше чотири роки.

147.B.25. Звільнення

(a) Компетентний орган може звільнити підрозділ державного закладу освіти від вимог:

1. зазначених у 147.A.10 цього додатка;

2. мати відповідального керівника за умови, що призначена керівна особа для управління організацією матиме достатні фінансові можливості для діяльності організації відповідно до вимог цього додатка (Part-147);

3. мати ресурси в частині системи якості щодо незалежного аудиту за умови, що підрозділ, який здійснює перевірку незалежних закладів освіти, проводить аудит організації з періодичністю, що встановлена цим додатком.

(b) Усі звільнення, надані відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані та зберігатися компетентним органом.

Підчастина B - Видача схвалення

Ця підчастина встановлює вимоги щодо видачі або зміни схвалення організації.

147.B.110. Процедура схвалення та зміни схвалення

(a) У разі отримання заявки на схвалення чи зміну схвалення організації, компетентний орган має:

1. оцінити керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування; та

2. перевірити відповідність організації вимогам цього додатка.

(b) Усі виявлені недоліки мають бути задокументовані та доведені до відома заявника в письмовому вигляді.

(c) Усі недоліки мають бути усунені відповідно до 147.B.130 цього додатка до видачі схвалення.

(d) Номер схвалення має вказуватись у сертифікаті схвалення у спосіб, визначений Агентством.

147.B.120. Процедура постійного нагляду

(a) Кожна організація має бути повністю перевірена на відповідність вимогам цього додатка (Part-147) за період, що не перевищує 24 місяці. Це має включати моніторинг принаймні одного курсу підготовки і одного екзаменування, проведених організацією з підготовки до технічного обслуговування.

(b) Недоліки мають опрацьовуватися відповідно до 147.B.130 цього додатка.

147.B.125. Сертифікат схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування

Сертифікат схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування (Форма 11 EASA) має відповідати формі, наведеній у доповненні II до цього додатка (Part-147).

147.B.130. Недоліки

(a) Невиконання коригувальних дій щодо недоліку 1 рівня в триденний строк від дати письмового повідомлення призводить до припинення, зупинення дії або обмеження сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування компетентним органом.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам, у разі недоліку 2 рівня, протягом визначеного компетентним органом періоду останній вживає заходів із припинення, зупинення, обмеження сертифіката схвалення організації.

Підчастина C - Припинення, зупинення та обмеження сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування

147.B.200. Припинення, зупинення та обмеження сертифіката схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування

Компетентний орган має:

(a) зупинити дію сертифіката схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів; або

(b) зупинити, припинити дію або обмежити сертифікат схвалення відповідно до 147.B.130 цього додатка.

Доповнення I
до додатка 4 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"
(пункт 1 розділу VI)

Доповнення I (Appendix I)
Тривалість базового курсу підготовки

Мінімальна тривалість повних базових курсів має бути такою:

Базовий курс	Тривалість (у годинах)	Частина теоретичної підготовки (у %)
A1	800	30 - 35
A2	650	30 - 35
A3	800	30 - 35
A4	800	30 - 35
B1.1	2400	50 - 60
B1.2	2000	50 - 60
B1.3	2400	50 - 60

B1.4	2400	50 - 60
B2	2400	50 - 60
B2L	1500 (*)	50 - 60
B3	1000	50 - 60

_____

(*) Ця кількість годин має бути збільшена наступним чином, залежно від обраних додаткових рейтингів систем:

Рейтинги систем	Тривалість (у годинах)	Частина теоретичної підготовки (у %)
COM/NAV	90	50 - 60
Приладові системи	55	
Автопілот	80	
Системи спостереження	40	
Системи планера	100	

_____

Доповнення II
до додатка 4 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"
(пункт 1 розділу VI)

Доповнення II (Appendix II)
Схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил - Форма 11 EASA

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН](*)
[MEMBER STATE](*)
Член Європейського Союзу (**)

A Member of the European Union (**)

СЕРТИФІКАТ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ДО ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ЕКЗАМЕНУВАННЯ

MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE

Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].147.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].147.[XXXX]

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" (далі - Авіаційні правила України), чинних на час видачі, і зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує, що:

Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine) for the time being in force and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE(*)] hereby certifies:

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з підготовки до технічного обслуговування відповідно до розділу А додатка 4 (Part-147) до Авіаційних правил України схвалена на здійснення підготовки та проведення екзаменів, зазначених у додатку до цього схвалення, та видачу студентам відповідних сертифікатів визнання на підставі вищезазначеного номера схвалення.

as a maintenance training organisation in compliance with Section A of Annex 4 (Part-147) of Aviation rules of Ukraine, approved to provide training and conduct examinations listed in the attached approval schedule and issue related certificates of recognition to students using the above references.

УМОВИ:

CONDITIONS:

1. Це схвалення обмежується обсягом робіт, зазначеним у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування, про яке йдеться у розділі А додатка 4 (Part-147), та

This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance training organisation exposition as referred to in Section A of Annex 4 (Part-147), and

2. Це схвалення вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у схваленому керівництві організації з підготовки до технічного обслуговування, та

This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance training organisation exposition, and

3. Це схвалення залишається чинним, доки схвалена організація з підготовки до технічного обслуговування відповідає вимогам додатка 4 (Part-147) до Авіаційних правил України.

This approval is valid whilst the approved maintenance training organisation remains in compliance with Annex 4 (Part-147) of Aviation rules of Ukraine.

4. За умови відповідності вищезазначеним умовам чинність цього схвалення не обмежено у часі, за

винятком, що сертифікат схвалення раніше здано, обмежено, зупинено або припинено дію.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Дата первинної видачі: .....
Date of original issue:
Дата перевидання: .....
Date of this revision:
Видання N: .....
Revision No:
Підпис: .....
Signed:
Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE(*)]

Форма 11 EASA Видання 6 (EASA Form 11 Issue 6)

ДОДАТОК ДО СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З ПІДГОТОВКИ ДО ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА ЕКЗАМЕНУВАННЯ
MAINTENANCE TRAINING AND EXAMINATION ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE
Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].147.[XXXX]
Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].147.[XXXX]
Організація: [НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]
Organisation: [COMPANY NAME AND ADDRESS]

ВИД **CLASS**	**РЕЙТИНГ** **RATING**	**ОБМЕЖЕННЯ** **LIMITATION**	
БАЗОВИЙ (**) **BASIC**	B1 (**)	TB1.1 (**)	ГАЗОТУРБІННІ ЛІТАКИ (**) AEROPLANES TURBINE
		TB1.2 (**)	ПОРШНЕВІ ЛІТАКИ (**) AEROPLANES PISTON
		TB1.3 (**)	ГАЗОТУРБІННІ ВЕРТОЛЬОТИ (**) HELICOPTERS TURBINE
		TB1.4 (**)	ПОРШНЕВІ ВЕРТОЛЬОТИ (**) HELICOPTERS PISTON
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	АВІОНІКА (**) AVIONICS

	B2L (**)	TB2L (**)	АВІОНІКА (зазначити рейтинги систем) (**) AVIONICS (indicate system ratings)
	B3 (**)	TB3 (**)	НЕГЕРМЕТИЗОВАНІ ЛІТАКИ З ПОРШНЕВИМИ ДВИГУНАМИ З МАКСИМАЛЬНОЮ ЗЛІТНОЮ МАСОЮ 2000 КГ І МЕНШЕ (**) PISTON-ENGINE NON-PRESSURISED AEROPLANES 2000 KG MTOM AND BELOW
	A (**)	TA.1 (**)	ГАЗОТУРБІННІ ЛІТАКИ (**) AEROPLANES TURBINE
		TA.2 (**)	ПОРШНЕВІ ЛІТАКИ (**) AEROPLANES PISTON
		TA.3 (**)	ГАЗОТУРБІННІ ВЕРТОЛЬОТИ (**) HELICOPTERS TURBINE
		TA.4 (**)	ПОРШНЕВІ ВЕРТОЛЬОТИ (**) HELICOPTERS PISTON
	L (**) (Тільки екзаменування) (Only examination)	TL (**)	[ВКАЗАТИ ПЕВНУ ПІДКАТЕГОРІЮ СВІДОЦТВА] (**) [QUOTE THE SPECIFIC LICENCE SUBCATEGORY]
ТИП/ЗАВДАННЯ (**) **TYPE/TASK**	C (**)	T4 (**)	[ВКАЗАТИ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА] (***) [QUOTE AIRCRAFT TYPE]
	B1 (**)	T1 (**)	[ВКАЗАТИ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА] (***) [QUOTE AIRCRAFT TYPE]
	B2 (**)	T2 (**)	[ВКАЗАТИ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА] (***) [QUOTE AIRCRAFT TYPE]
	A (**)	T3 (**)	[ВКАЗАТИ ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА] (***) [QUOTE AIRCRAFT TYPE]

Цей перелік схвалення обмежується тими підготовками і екзаменуваннями, зазначеними у розділі обсягу робіт схваленого керівництва організації з підготовки до технічного обслуговування,

This approval schedule is limited to those trainings and examinations specified in the scope of work section of the approved maintenance training organisation exposition,
Посилання на керівництво організації з підготовки до технічного обслуговування: .....
Maintenance Training Organisation Exposition reference:

Дата первинної видачі: .....
Date of original issue:
Дата схвалення останньої зміни: ..... Зміна N: .....
Date of last revision approved: *Revision No:*
Підпис: .....
Signed:
Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE]

Форма 11 EASA Видання 6 (EASA Form 11 Issue 6)

_____

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена

(***) Доповнити, де доречно, рейтингами та обмеженнями

(****) Схвалення базового курсу B2/ екзаменування включає схвалення для базового курсу B2L/ екзаменування для всіх рейтингів систем.

_____

Доповнення III
до додатка 4 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"
(пункт 1 розділу VI)

Доповнення III (Appendix III)
Сертифікати визнання відповідно до додатка 4 (Part-147) до цих Авіаційних правил - Форми 148 EASA та 149 EASA

1. Базова підготовка/Екзаменування

Форма сертифіката визнання про базову підготовку Part-147 (Форма 148 EASA), яка наведена у цьому доповненні, використовується для визнання проходження базової підготовки, базового екзаменування або одночасно базової підготовки та базового екзаменування.

Сертифікат про проходження підготовки має чітко визначати кожний індивідуальний модуль екзаменування за датою його проходження разом із відповідною редакцією доповнення I до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил.

СЕРТИФІКАТ ВИЗНАННЯ
CERTIFICATE OF RECOGNITION
Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].147.[XXXX].[YYYYY]
Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].147.[XXXX].[YYYYY]

Цей сертифікат визнання видано:
This certificate of recognition is issued to:

[ПРІЗВИЩЕ, ВЛАСНЕ ІМ'Я ТА ПО БАТЬКОВІ (ЗА НАЯВНОСТІ)]
[NAME]
[ДАТА, МІСЦЕ НАРОДЖЕННЯ]
[DATE and PLACE OF BIRTH]

Ким:
By:

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]
[COMPANY NAME AND ADDRESS]
Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].147.[XXXX]
Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].147.[XXXX]

організація з підготовки до технічного обслуговування, схвалена на здійснення підготовки та проведення екзаменів, зазначених у додатку до її схвалення та відповідно до вимог додатка 4 (Part-147) 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" (далі - Авіаційні правила України).
a maintenance training organization approved to provide training and conduct examinations within its approval schedule and in accordance with Annex 4 (Part-147) of Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine).
Цей сертифікат підтверджує, що вищезазначена особа успішно пройшла схвалений базовий курс

підготовки (**) або базове екзаменування (**), зазначене нижче, відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України, чинних на час видачі.
This certificate confirms that the above named person either successfully passed the approved basic training course (**) or the basic examination (**) stated below in compliance with Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine for the time being in force.

[БАЗОВИЙ КУРС ПІДГОТОВКИ (**)] або/та [БАЗОВЕ ЕКЗАМЕНУВАННЯ(**)]
[BASIC TRAINING COURSE (**)] or/and [BASIC EXAMINATION(**)]
[ПЕРЕЛІК МОДУЛІВ PART-66/ДАТА ПРОХОДЖЕННЯ ЕКЗАМЕНУВАННЯ]
[LISED OF PART-66 MODULES/DATE OF EXAMINATION PASSED]

Дата: .....
Date:
Підпис: .....
Signed:
Від: [НАЙМЕНУВАННЯ КОМПАНІЇ]
For: [COMPANY NAME]

Форма 148 EASA Видання 3 (EASA Form 148 Issue 3)

_____
(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно.

2. Підготовка на тип/Екзаменування

Форма сертифіката визнання підготовки на тип Part-147 (Форма 149 EASA), яка наведена у цьому доповненні, використовується для визнання проходження теоретичної частини, практичної частини або одночасно теоретичної та практичної частини курсу підготовки на тип.

У сертифікаті має бути зазначено тип повітряного судна/двигуна, на який проводилася підготовка.

Відповідні посилання мають бути видалені у разі потреби та блок виду курсу має давати змогу визначити, чи тільки теоретичний елемент або практичний елемент був охоплений, чи обидва теоретичний та практичний елементи були охоплені.

Сертифікат про підготовку має чітко ідентифікувати, чи курс є повним курсом або частковим курсом (таким, як курс по планеру або силовій установці, або авіоніці/ електриці), або курсом з різниці, заснованому на попередньому досвіді заявника, наприклад курс A340 (CFM) для техніків A320. Якщо курс не є повним, сертифікат має ідентифікувати, чи сумісні галузі були охоплені, чи ні.

СЕРТИФІКАТ ВИЗНАННЯ

CERTIFICATE OF RECOGNITION

Номер схвалення: UA.147.[XXXX].[YYYYY]

Reference: UA.147.[XXXX]].[YYYYY]

Цей сертифікат визнання видано:

This certificate of recognition is issued to:

[ПРІЗВИЩЕ, ВЛАСНЕ ІМ'Я ТА ПО БАТЬКОВІ (ЗА НАЯВНОСТІ)]

[NAME]

[ДАТА, МІСЦЕ НАРОДЖЕННЯ]

[DATE and PLACE OF BIRTH]

Ким:

By:

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]

[COMPANY NAME AND ADDRESS]

Номер: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].147.[XXXX]

Reference: [MEMBER STATE CODE(*)].147.[XXXX]

організація з підготовки до технічного обслуговування, схвалена на здійснення підготовки та проведення екзаменів, зазначених у додатку до її схвалення та відповідно до додатка 4 (Part-147) 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" (далі - Авіаційні правила України).

a maintenance training organisation approved to provide training and conduct examinations within its approval schedule and in accordance with Annex 4 (Part-147) of Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine).

Цей сертифікат підтверджує, що вищезазначена особа успішно пройшла теоретичні (**) та/або практичні елементи (**) схваленого курсу підготовки на тип, зазначені нижче, та відповідне екзаменування відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України, чинних на час видачі.

This certificate confirms that the above named person either successfully passed the theoretical (**) and/or practical elements (**) of the approved type training course stated below and the related examinations in compliance with Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine for the time being in force.

[КУРС ПІДГОТОВКИ НА ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА(**)]

[AIRCRAFT TYPE TRAINING COURSE (**)]

[ДАТИ ПОЧАТКУ ТА ЗАКІНЧЕННЯ]
[START and END DATES]

[ЗАЗНАЧИТИ ТЕОРЕТИЧНІ ТА/АБО ПРАКТИЧНІ ЕЛЕМЕНТИ]
[SPECIFY THEORETICAL ELEMENTS AND/OR PRACTICAL ELEMENTS]
або/ or
[ЕКЗАМЕНУВАННЯ НА ТИП ПОВІТРЯНОГО СУДНА(**)]
[AIRCRAFT TYPE EXAMINATION (**)]

[ДАТА ЗАКІНЧЕННЯ]
[END DATE]

Дата:
.....
Date:
Підпис:
.....
Signed:
Від: [НАЙМЕНУВАННЯ КОМПАНІЇ]
For: [COMPANY NAME]

Форма 149 EASA Видання 4 (EASA Form 149 Issue 4)

_____

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно.

_____

Додаток 5а
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"
(пункт 6 розділу III)

Додаток 5a (Annex Va)

Частина-T (Part-T)

Зміст

Загальні відомості

T.1. Компетентний орган

Розділ A - Технічні вимоги

Підчастина A - Загальні положення

T.A. 101. Сфера застосування

Підчастина B - Обов'язки

T.A.201. Обов'язки

Підчастина E - Організація з технічного обслуговування

T.A.501. Організація з технічного обслуговування

Підчастина G - Додаткові вимоги для організацій з управління підтриманням льотної придатності, схвалених відповідно до додатка 5c (PART-CAMO) до цих Авіаційних правил

T.A.701. Сфера застосування

T.A.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

T.A.706. Вимоги до персоналу

T.A.708. Управління підтриманням льотної придатності

T.A.709. Документація

T.A.711. Привілеї

T.A.712. Система управління

T.A.714. Ведення записів

T.A.715. Підтримання схвалення

T.A.716. Недоліки

Розділ B - Додаткові процедури для компетентного органу

Підчастина A - Загальні положення

T.B.101. Сфера застосування

T.B.102. Компетентний орган

T.B.104. Ведення записів

T.B.105. Взаємний обмін інформацією

Підчастина B - Обов'язки

T.B.201. Обов'язки

T.B.202. Недоліки

Підчастина G - Додаткові вимоги для організацій з управління підтриманням льотної придатності, схвалених відповідно до додатка 5c (PART-CAMO) до цих Авіаційних правил

T.B.702. Процедури первинного схвалення

T.B.704. Постійний нагляд

T.B.705. Недоліки та коригуючі дії.

Загальні відомості

T.1. Компетентний орган

Для потреб цього додатка (Part-T), компетентний орган для здійснення нагляду за повітряними суднами та організаціями має бути уповноважений орган, призначений державою-членом, який видав сертифікат експлуатанта.

Розділ A - Технічні вимоги

Підчастина A - Загальні положення

T.A.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює вимоги для забезпечення того, що підтримання льотної придатності повітряного судна, зазначеного у підпункті (b) пункту 1 розділу I цих Авіаційних правил, виконується відповідно до основних вимог, визначених у доповненні I Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації".

Він також визначає умови, яким повинні відповідати особи чи організації, що здійснюють управління підтриманням льотної придатності та технічне обслуговування такого повітряного судна.

Підчастина B - Обов'язки

T.A.201. Обов'язки

1. (a) Експлуатант є відповідальним за льотну придатність повітряного судна і зобов'язаний забезпечити його експлуатацію за умови, що повітряне судно має сертифікат типу, виданий або визнаний Агентством;

(b) повітряне судно знаходиться у льотнопридатному стані;

(c) повітряне судно має чинний сертифікат льотної придатності, виданий відповідно до додатка 8 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

(d) технічне обслуговування повітряного судна здійснюється відповідно до програми технічного обслуговування, яка має відповідати вимогам держави реєстрації та застосовним вимогам додатка 6 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

(e) будь-який дефект або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації повітряного судна, усувається відповідно до прийнятного стандарту держави реєстрації;

(f) повітряне судно відповідає будь-яким застосовним:

(i) вимогам директиви льотної придатності або вимогам щодо підтримання льотної придатності, що видані або прийняті державою реєстрації; та

(ii) вимогам обов'язкової інформації з безпеки польотів, що видані Агентством, включаючи директиви льотної придатності;

(g) повітряне судно передано до експлуатації після виконання технічного обслуговування організацією, що має відповідні повноваження згідно з вимогами держави реєстрації. Підписаний сертифікат передачі до експлуатації повинен містити в тому числі основні подробиці виконаного технічного обслуговування;

(h) виконується огляд повітряного судна перед кожним польотом шляхом проведення предпольотного огляду;

(i) усі модифікації та ремонти відповідають вимогам льотної придатності, які встановлені державою реєстрації;

(j) такі записи щодо повітряного судна є доступними до того часу, коли інформація, що в них міститься, не буде замінена еквівалентною за обсягом та глибиною новою інформацією, але не менше 24 місяців:

(1) загальний час експлуатації (години, цикли та календарний час, що застосовно) повітряного судна та всіх компонентів з обмеженим ресурсом;

(2) поточний статус відповідності вимогам підпункту (1) (f) T.A.201 цього додатка;

(3) поточний статус виконання програми технічного обслуговування;

(4) поточний статус модифікацій та ремонтів разом із відповідною детальною інформацією та підтвердними даними для того, щоб продемонструвати їх відповідність вимогам, встановленим державою реєстрації.

2. Організація з управління підтриманням льотної придатності експлуатанта має контролювати завдання, зазначені у підпункту (1) T.A.201 цього додатка. Для цих цілей організація має відповідати додатковим вимогам підчастини G цього додатка (Part-T).

3. Організація з управління підтриманням льотної придатності, зазначена у підпункті (2) цього пункту, має впевнитися, що технічне обслуговування та передача повітряного судна в експлуатацію виконуються організацією з технічного обслуговування, яка відповідає вимогам підчастини E цього додатка. Для цих цілей, якщо сама організація з управління підтриманням льотної придатності не відповідає цим вимогам, вона повинна укласти договір з організацією з технічного обслуговування, яка цим вимогам відповідає.

Підчастина E - Організація з технічного обслуговування

T.A.501. Організація з технічного обслуговування

Організація з управління підтриманням льотної придатності має забезпечити виконання технічного обслуговування повітряного судна та його компонентів організаціями, які відповідають таким вимогам:

(1) організація має видане або прийнятне для держави реєстрації схвалення організації з технічного обслуговування;

(2) обсяг схвалення організації включає відповідний обсяг робіт на повітряному судні та/або компоненті;

(3) організація запровадила систему звітування про події, яка забезпечує інформування експлуатанта, компетентного органу експлуатанта, організації, яка є відповідальною за типову конструкцію чи за конструкцію згідно з додатковим сертифікатом типу, та організації з управління підтриманням льотної придатності про будь-який виявлений стан повітряного судна чи компонента, який загрожує безпеці польотів;

(4) організація розробила керівництво організації, яке містить опис всіх процедур організації.

Підчастина G - Додаткові вимоги для організацій з управління підтриманням льотної придатності, схвалених відповідно до додатка 5c (PART-CAMO) до цих Авіаційних правил

T.A.701. Сфера застосування

Ця підчастина встановлює вимоги в доповнення до вимог додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, яким має відповідати організація, схвалена відповідно до додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, для надання прав контролю виконання завдань, зазначених у T.A.201 цього додатка.

T.A.704. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності

На доповнення до вимог, зазначених в CAMO.A.300 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, керівництво має містити процедури, що визначають як організація забезпечує відповідність вимогам цього додатка (Part-T).

T.A. 706. Вимоги до персоналу

На доповнення до вимог, зазначених в CAMO.A.305 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, персонал, зазначений в підпунктах (a) (3) - (a) (5) та (b) (2) пункту CAMO.A.305 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, повинен мати достатні знання застосовного законодавства третіх країн, де зареєстроване повітряне судно.

T.A.708. Управління підтриманням льотної придатності

Незважаючи на положення CAMO.A.315 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, для повітряного судна, управління підтриманням льотної придатності якого здійснюється відповідно до вимог цього додатка (Part-T), організація має:

(a) забезпечити передачу повітряного судна організації з технічного обслуговування (за потреби);

(b) забезпечити проведення всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до програми технічного обслуговування;

(c) забезпечити виконання вимог обов'язкової інформації підпункту (1) (f) T.A.201 цього додатка;

(d) забезпечити усунення всіх дефектів, виявлених під час планового технічного обслуговування чи тих, про які було повідомлено, організацією з технічного обслуговування відповідно до прийнятних у державі реєстрації даних з технічного обслуговування;

(e) координувати проведення планового технічного обслуговування, виконання вимог обов'язкової інформації підпункту (1) (f) T.A.201 цього додатка, заміну компонентів з обмеженим ресурсом, а також огляд компонентів з метою забезпечення належного виконання робіт;

(f) виконувати управління та зберігання записів з підтримання льотної придатності, які вимагаються підпунктом (1) (j) T.A.201 цього додатка;

(g) забезпечити схвалення модифікацій та ремонтів відповідно до вимог держави реєстрації.

T.A.709. Документація

Незважаючи на положення CAMO.A.325 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, для кожного повітряного судна, управління підтриманням льотної придатності якого здійснюється відповідно до вимог цього додатка (Part-T), організація повинна мати та використовувати застосовні дані з технічного обслуговування, прийнятні для держави реєстрації повітряного судна.

T.A.711. Привілеї

Організація, схвалена відповідно до вимог додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, може виконувати завдання, зазначені в T.A.708 цього додатка, для повітряного судна, яке включено до її сертифіката експлуатанта за умови, що організація запровадила процедури, схвалені компетентним органом, для забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-T).

T.A.712. Система управління

На доповнення до вимог CAMO.A.200 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, організація має забезпечити свою відповідність вимогам цього додатка (Part-T).

T.A.714. Ведення записів

На доповнення до вимог підпункту (a) CAMO.A.220 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, організація має зберігати записи, передбачені підпунктом (1) (j) T.A.201 цього додатка.

T.A.715. Підтримання схвалення

Щоб схвалення організації, яка управляє підтриманням льотної придатності, залишалося чинним, мають виконуватися наступні вимоги на доповнення до умов, зазначених у CAMO.A.135 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил:

(a) організація відповідає застосовним вимогам цього додатка (Part-T); та

(b) організація забезпечує, що будь-якій особі, уповноваженій компетентним органом, для визначення відповідності організації вимогам цього додатка (Part-T), надається доступ до будь-яких її виробничих площ та засобів, повітряного судна або документів, пов'язаних з її діяльністю, включаючи будь-яку діяльність, що передана по субпідряду.

T.A.716 Недоліки

(a) Після отримання повідомлення про недоліки відповідно до T.B.705 цього додатка, організація має:

(1) виявити першопричину або причини та сприяючі фактори появи невідповідності;

(2) підготувати, прийняти та впровадити план коригуючих дій;

(3) продемонструвати, що були виконані необхідні коригуючі дії для усунення недоліку, які задовольняють компетентний орган.

(b) Дії, зазначені в підпунктах (a) (1) - (a) (3) цього пункту, мають виконуватися протягом періоду, визначеного компетентним органом відповідно до T.B.705 цього додатка.

Розділ B - Додаткові процедури для компетентного органу

Підчастина A - Загальні положення

T.B.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яких мають дотримуватися компетентні органи, які є відповідальними за застосування та дотримання положень розділу A цього додатка (Part-T).

T.B.102. Компетентний орган

1. Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, на який покладаються обов'язки, як визначено у T.1 цього додатка. Цей компетентний орган має запровадити письмові процедури та організаційну структуру.

2. Ресурси

Кількість персоналу має бути достатньою для виконання вимог, передбачених цим розділом.

3. Кваліфікація та підготовка

Весь персонал, залучений до діяльності щодо цього додатка (Part-T), має бути відповідно кваліфікований та мати відповідні знання, досвід, початкову підготовку та підготовку з підтримання кваліфікації з метою виконання покладених на нього завдань.

4. Процедури

Компетентний орган має запровадити процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-T).

T.B.104. Ведення записів

1. Вимоги M.B.104 (a) - (c) додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил мають застосовуватися.

2. Мінімальний перелік записів для здійснення нагляду за кожним повітряним судном має містити принаймні копію:

a) сертифіката льотної придатності повітряного судна,

b) всього відповідного листування, пов'язаного з повітряним судном,

c) звітів будь-якої виконаної інспекції та огляду повітряного судна,

d) докладних відомостей про будь-які звільнення та застосовані санкції.

3. Всі записи, зазначені у T.B.104 цього додатка, мають бути надані на вимогу іншій державі-члену, Агентству або державі реєстрації.

4. Записи, зазначені у підпункті 2, мають зберігатися протягом 4 років після закінчення періоду лізингу без екіпажу (сухого лізингу).

T.B.105. Взаємний обмін інформацією

Застосовуються вимоги M.B.105 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

Підчастина B - Обов'язки

T.B.201. Обов'язки

1. Компетентний орган, як зазначено у T.1 цього додатка, забезпечує проведення інспекцій та перевірок, включаючи огляди повітряного судна, з метою підтвердження відповідності вимогам цього додатка (Part-T).

2. Компетентний орган має виконувати інспекції та перевірки до схвалення сухого лізінгу за угодою відповідно до ARO.OPS.110 (a) (1), для щоб переконатися, що і надалі дотримуються вимоги T.A.201 цього додатка.

3. Компетентний орган повинен забезпечити взаємозв'язок з державою реєстрації (за потреби) для виконання обов'язків щодо нагляду за повітряним судном, що міститься у цьому додатка (Part-T).

T.B.202. Недоліки

1. Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-T), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

2. Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-T), яка може знизити стандарт безпеки та ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

3. Якщо під час інспекцій, перевірок, оглядів повітряного судна або за допомогою інших засобів виявлено невідповідність, компетентний орган має:

a) вжити заходів (як необхідно), таких як заборона польоту повітряного судна, для запобігання розвитку невідповідності,

b) вимагати вжиття коригувальних дій, які відповідають характеру недоліку.

4. У разі недоліків рівня 1 компетентний орган має вимагати вжиття відповідних коригувальних дій перед наступним польотом та повинен повідомити державу реєстрації.

Підчастина G - Додаткові вимоги для організацій з управління підтриманням льотної придатності, схвалених відповідно до додатка 5c (PART-CAMO) до цих Авіаційних правил

T.B.702. Процедури первинного схвалення

На доповнення до вимог CAMO.B.310 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, компетентний орган має перевірити та встановити, що ці процедури відповідають вимогам цього додатка (Part-T), і він повинен перевірити відповідність організації вимогам цього додатка (Part-T).

T.B.704. Постійний нагляд

На доповнення до вимог CAMO.B.305 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, протягом кожного циклу планового нагляду, компетентний орган має здійснювати вибіркові інспекції окремих повітряних суден, зазначених у підпункті (b) пункту 1 розділу I цих Авіаційних правил, управління підтриманням льотної придатності яких здійснюється організацією.

T.B.705. Недоліки

Щодо організацій, які здійснюють управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, зазначеного у підпункті (b) пункту 1 розділу I цих Авіаційних правил, компетентний орган при перевірці відповідності організації вимогам цього додатка (Part-T) має застосовувати вимоги, що містяться в CAMO.B.350 додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил.

Додаток 5b
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"
(пункт 2 розділу III)

Додаток 5b (Annex Vb)

Частина-ML (Part-ML)

Зміст

ML.1

Розділ A - Технічні вимоги

Підчастина A - Загальні положення

ML.A.101. Сфера застосування

Підчастина B - Обов'язки

ML.A.201. Обов'язки

ML.A.202. Звітування про події

Підчастина C - Підтримання льотної придатності

ML.A.301. Завдання з підтримання льотної придатності

ML.A.302. Програма технічного обслуговування повітряних суден

ML.A.303. Директиви льотної придатності

ML.A.304. Дані для модифікацій та ремонтів

ML.A.305. Система записів про підтримання льотної придатності повітряних суден

ML.A.306. Система технічних бортових журналів повітряних суден

ML.A.307. Передача записів про підтримання льотної придатності повітряних суден

Підчастина D - Стандарти технічного обслуговування

ML.A.401. Дані для технічного обслуговування

ML.A.402. Виконання технічного обслуговування

ML.A.403. Дефекти повітряного судна

Підчастина E - Компоненти

ML.A.501. Класифікація та встановлення

ML.A.502. Технічне обслуговування компонентів

ML.A.503. Компоненти з обмеженим ресурсом

ML.A.504. Контроль компонентів, непридатних до експлуатації

Підчастина H - Сертифікат передачі до експлуатації (CRS)

ML.A.801. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

ML.A.802. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

ML.A.803. Уповноваження пілота-власника

Підчастина I - Сертифікат перегляду льотної придатності

ML.A.901. Перегляд льотної придатності повітряного судна

ML.A.902. Чинність сертифіката перегляду льотної придатності

ML.A.903 Процес перегляду льотної придатності

ML.A.904 Кваліфікація персоналу з перегляду льотної придатності

ML.A.905. Передача реєстрації повітряного судна у межах ЄС

ML.A.906. Перегляд льотної придатності повітряного судна, що імпортується до ЄС

ML.A.907. Недоліки

Розділ B - Процедура для компетентних органів

Підчастина A - Загальні положення

ML.B.101. Сфера застосування

ML.B.102. Компетентний орган

ML.B.104. Ведення записів

ML.B.105. Взаємний обмін інформацією

Підчастина B - Обов'язки

ML.B.201. Обов'язки

Підчастина C - Підтримання льотної придатності

ML.B.302. Звільнення

ML.B.303. Моніторинг підтримання льотної придатності повітряних суден

ML.B.304. Припинення, зупинення та обмеження

Підчастина I - Сертифікат перегляду льотної придатності

ML.B.902. Перегляд льотної придатності компетентним органом

ML.B.903. Недоліки

Доповнення I. Договір з управління підтриманням льотної придатності

Доповнення II. Обмежене технічне обслуговування, яке виконує пілот-власник

Доповнення III. Складні завдання з технічного обслуговування, які не повинні передаватися до експлуатації пілотом-власником

Доповнення IV. Сертифікат перегляду льотної придатності (Форма 15c EASA)

ML.1.

(a) Відповідно до пункту 2 розділу III цих Авіаційних правил, цей додаток (Part-ML) застосовується до повітряних суден, інших ніж оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції, які не зазначені в сертифікаті експлуатанта авіаперевізника:

(1) літаки з МТОМ 2730 кг або менше;

(2) гвинтокрили з МТОМ 1200 кг або менше, сертифіковані для максимальної пасажировмісності до 4 осіб;

(3) інші повітряні судна ELA2.

(b) Для потреб цього додатка компетентним органом є орган, призначений державою-членом, в якій зареєстровано повітряне судно.

(c) Для потреб цього додатка застосовуються такі визначення:

(1) "незалежний персонал, який засвідчує технічне обслуговування" означає персонал, який засвідчує технічне обслуговування, який не працює від імені схваленої організації з технічного обслуговування та який відповідає наступному:

(i) вимогам додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил; або

(ii) для повітряних суден, для яких не застосовується додаток 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, застосовуються вимоги до персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, держави-члена, в якій зареєстроване повітряне судно;

(2) "організація з технічного обслуговування" означає організацію, яка має схвалення, видане відповідно до:

(i) підчастини F додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил; або

(ii) розділу A додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил; або

(iii) розділу A додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил.

(3) "власник" означає особу, яка є відповідальна за підтримання льотної придатності повітряного судна, включаючи:

(i) зареєстрованого власника повітряного судна; або

(ii) орендаря у разі договору лізингу; або

(iii) експлуатанта.

Розділ A - Технічні вимоги

Підчастина A - Загальні положення

ML.A.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює заходи, що необхідно вжити для того, щоб забезпечити, що повітряне судно є льотноприданим. Він також визначає умови, яким мають відповідати особи чи організації, які залучені до діяльності, пов'язаної з льотною придатністю повітряного судна.

Підчастина B - Обов'язки

ML.A.201. Обов'язки

(a) Власник повітряного судна є відповідальним за підтримання льотної придатності повітряного судна і зобов'язаний здійснювати політ за умови, що всі наступні вимоги виконані:

(1) повітряне судно підтримується у стані льотної придатності;

(2) будь-яке експлуатаційне та аварійне обладнання на повітряне судно встановлено правильно та є придатним для експлуатації або ж на ньому чітко зазначено, що воно є непридатним для експлуатації;

(3) сертифікат льотної придатності є чинним;

(4) технічне обслуговування повітряного судна здійснюється відповідно до програми технічного обслуговування, визначеної у ML.A.302 цього додатка.

(b) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту, у разі передачі повітряного судна у лізинг, обов'язки, встановлені у підпункті (a), переходять до орендаря, якщо орендар зазначений у реєстраційному посвідченні повітряного судна або в договорі лізингу.

(c) Будь-яка особа чи організація, що виконує технічне обслуговування повітряних суден та компонентів, є відповідальною за виконані завдання з технічного обслуговування.

(d) Командир повітряного судна є відповідальним за задовільне виконання передпольотного огляду. Цей огляд повинен проводити пілот або інша кваліфікована особа, але його не обов'язково має проводити схвалена організація з технічного обслуговування або персонал, який засвідчує технічне обслуговування.

(e) У випадку повітряних суден, що використовуються комерційними затвердженими організаціями з підготовки пілотів ("ATO") та комерційними задекларованими навчальними організаціями ("DTO"), зазначеними в Авіаційних правилах України, або які не експлуатуються відповідно до додатка VII (Part-NCO) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації", експлуатант має:

(1) бути схваленим як організація з управління підтриманням льотної придатності або як комбінована організація з льотної придатності для управління підтриманням льотної придатності своїх повітряних суден відповідно до додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, підчастини G додатка 1 (Part-M) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, або укласти договір з такою організацією, використовуючи договір, наведений у доповненні I до цього додатка (Part-ML);

(2) забезпечити, щоб усе технічне обслуговування виконується організаціями з технічного обслуговування, схваленими відповідно до підпункту (c) (2) пункту ML.1 цього додатка;

(3) забезпечити виконання вимог підпункту (a) цього пункту.

(f) Для повітряних суден, які не включені в підпункт (e), з метою забезпечення вимог підпункту (a), власник повітряного судна може укласти договір на виконання завдань, пов'язаних з управлінням підтриманням льотної придатності, з організацією, схваленою як організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності відповідно до додатка 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, підчастини G додатка 1 (Part-M) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил. У такому випадку договірна організація бере на себе відповідальність за належне виконання цих завдань і письмовий договір повинен бути укладений відповідно до доповнення I до цього

додатка. Якщо власник не укладає договір з такою організацією, то власник є відповідальним за належне виконання завдань, пов'язаних з управлінням підтриманням льотної придатності.

(g) Власник має надавати компетентному органу доступ до повітряного судна та записів повітряного судна для того, щоб компетентний орган визначив, чи відповідає повітряне судно вимогам цього додатка.

(h) ЗАРЕЗЕРВОВАНО

ML.A.202. Звітування про події

(a) Не виключаючи вимоги щодо звітування, визначені у додатку 2 (Part-145) та додатку 5c (Part-CAMO) до цих Авіаційних правил, будь-яка особа чи організація, що є відповідальною згідно з ML.A.201 цього додатка, має повідомити про будь-який виявлений стан повітряного судна чи компонента, що загрожує безпеці польотів:

(1) компетентний орган, призначений державою реєстрації повітряного судна, та, якщо він відрізняється від держави реєстрації, компетентний орган, призначений державою-членом експлуатанта;

(2) організацію, що є відповідальною за типову конструкцію чи за конструкцію згідно з додатковим сертифікатом типу.

(b) Звіти, зазначені у підпункті (a) цього пункту, надсилаються у порядку, встановленому компетентним органом, зазначеним в підпункті (a) цього пункту, і мають містити всю відповідну інформацію щодо такого стану, відому особі чи організації, що надсилає звіт.

(c) Якщо технічне обслуговування або перегляд льотної придатності повітряного судна виконується відповідно до письмового договору, особа або організація, відповідальна за таку діяльність, також має повідомляти про будь-який стан, зазначений в підпункті (a), власника повітряного судна, а в іншому випадку - відповідну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності.

(d) Особа чи організація мають надавати звіти, зазначені в підпунктах (a) та (c) цього пункту, якомога скоріше, але не пізніше 72 годин з моменту виявлення особою чи організацією стану, якого стосується звіт, крім випадку коли цьому перешкоджають виняткові обставини.

Підчастина C - Підтримання льотної придатності

ML.A.301. Завдання з підтримання льотної придатності

Підтримання льотної придатності повітряного судна і працездатність експлуатаційного та аварійного обладнання мають забезпечуватися шляхом:

(a) проведення передпольотних оглядів;

(b) усунення відповідно до даних, наведених у ML.A.304 та ML.A.401 цього додатка (як застосовно), будь-якого дефекту або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації, враховуючи перелік мінімального обладнання (MEL) та перелік відхилень конфігурації (якщо застосовно);

(c) виконання всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до програми технічного обслуговування повітряного судна, зазначеної у ML.A.302 цього додатка;

(d) виконання будь-якої застосовної:

(1) директиви льотної придатності (AD),

(2) експлуатаційної директиви, що впливає на підтримання льотної придатності,

(3) вимоги щодо підтримання льотної придатності, встановленої Агентством,

(4) заходів, негайне виконання яких вимагається компетентним органом у зв'язку з виникненням проблеми з безпекою польотів;

(e) виконання модифікацій і ремонтів відповідно до ML.A.304 цього додатка;

(f) проведення контрольних польотів, пов'язаних з технічним обслуговуванням (за потреби).

ML.A.302. Програма технічного обслуговування повітряних суден

(a) Технічне обслуговування кожного повітряного судна має виконуватися відповідно до програми технічного обслуговування повітряного судна.

(b) Програма технічного обслуговування повітряного судна та будь-які подальші зміни до неї мають бути:

(1) задекларовані власником відповідно до підпункту (c) (7) ML.A.302 цього додатка, якщо управління підтриманням льотної придатності повітряного судна не здійснюється організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності; або

(2) схвалені організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності, які є відповідальними за управління підтриманням льотної придатності повітряного судна.

Власник, який декларує програму технічного обслуговування повітряного судна відповідно до підпункту (b) (1) цього пункту, або організація, яка схвалює програму технічного обслуговування повітряного судна відповідно до підпункту (b) (2), мають підтримувати програму технічного обслуговування в актуальному стані.

(c) Програма технічного обслуговування повітряного судна:

(1) має чітко визначати власника повітряного судна і повітряне судно, до якого вона відноситься, включаючи будь-який встановлений двигун та повітряний гвинт (як застосовно);

(2) має включати:

(a) завдання або огляди, що містяться у застосовній Мінімальній програмі оглядів (MIP), зазначеній у підпункті (d) цього пункту; або

(b) інструкції з підтримання льотної придатності (ICA), видані утримувачем схвалення типової конструкції (DAH);

(3) може включати додаткові заходи з технічного обслуговування до тих, що зазначені у підпункті (c) (2) цього пункту, або заходи з технічного обслуговування, альтернативні зазначеним у підпункті (c) (2) (b) за пропозицією власника, організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності, після схвалення або декларування відповідно до підпункту (b) цього пункту. Альтернативні заходи з технічного обслуговування, зазначені у підпункті (c) (2) (b) цього пункту, не повинні бути менш обмежуючими, ніж ті, що викладені у застосовній Мінімальній програмі оглядів (MIP);

(4) має включати всю обов'язкову інформацію з підтримання льотної придатності, таку як повторювані директиви льотної придатності, розділ обмежень льотної придатності (ALS) інструкцій з підтримання льотної придатності (ICA), особливі вимоги до технічного обслуговування, що містяться в переліку даних сертифіката типу (TCDS);

(5) має визначати будь-які додаткові завдання з технічного обслуговування, що мають бути виконані у зв'язку особливостями типу повітряного судна, конфігурацією, типом та особливостями експлуатації, тоді як наступні елементи повинні бути враховані, як мінімум:

(a) конкретне встановлене обладнання та модифікації повітряного судна;

(b) ремонти, виконані на повітряному судні;

(c) компоненти з обмеженим ресурсом та компоненти, які є критичними щодо безпеки польотів;

(d) рекомендації щодо технічного обслуговування, наприклад, інтервали між капітальними ремонтами (TBO), видані через сервісні бюлетені, сервісні листи та інша необов'язкова сервісна інформація;

(e) застосовні експлуатаційні директиви чи вимоги, що відносяться до періодичних оглядів певного обладнання;

(f) спеціальні експлуатаційні схвалення;

(g) використання повітряного судна та експлуатаційне середовище;

(6) має визначати чи уповноважені пілоти-власники виконувати технічне обслуговування;

(7) якщо декларується власником, має містити підписану заяву, якою власник декларує, що це програма технічного обслуговування для повітряного судна конкретної реєстрації, і що він є повністю відповідальним за її зміст і, зокрема, за будь-яке відхилення від рекомендацій утримувача схвалення типової конструкції (DAH);

(8) якщо схвалена організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності, має підписуватися цією організацією, яка має зберігати записи з обґрунтування будь-яких відхилень, внесених до рекомендацій утримувача схвалення типової конструкції (DAH);

(9) має переглядатися щонайменше щорічно з метою оцінки її ефективності, і цей перегляд має проводитися:

(a) спільно з переглядом льотної придатності повітряного судна особою, яка виконує такий перегляд льотної придатності; або

(b) організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності, що управляє підтриманням льотної придатності повітряного судна в тих випадках, коли перегляд програми технічного обслуговування повітряного судна не проводиться разом з переглядом льотної придатності.

Якщо при перегляді виявлено недоліки повітряного судна, пов'язані з неповнотою змісту програми технічного обслуговування, до програми технічного обслуговування мають бути внесені відповідні зміни. У цьому випадку особа, яка виконує перегляд, має повідомити компетентний орган держави-члена реєстрації повітряного судна, якщо вона не згодна із заходами щодо внесення змін до програми технічного обслуговування, вжитими власником, організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності. Компетентний орган вирішує, які зміни до програми технічного обслуговування повітряного судна є необхідними, враховуючи відповідні недоліки та, якщо необхідно, вживає дії відповідно до ML.B.304 цього додатка.

(d) Мінімальна програма оглядів (MIP):

(1) має містити такі інтервали оглядів:

(a) для літаків, туристичних мотопланерів (TMG) та аеростатів - щорічний або 100-годинний інтервал, що настане раніше, до якого може бути застосоване дозволене відхилення в 1 місяць або 10 годин. Наступний інтервал має розраховуватися з моменту проведення огляду;

(b) для планерів та мотопланерів, інших ніж TMG - щорічний інтервал, до якого може бути застосоване дозволене відхилення в 1 місяць. Наступний інтервал має розраховуватися з моменту проведення огляду;

(2) має містити наступне, як застосовно до типу повітряного судна:

(a) завдання з обслуговування (servicing tasks) згідно з вимогами утримувача схвалення типової конструкції;

(b) огляд маркування;

(c) перегляд записів щодо зважування та зважування відповідно до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації";

(d) експлуатаційну перевірку транспондера (якщо він встановлений);

(e) функціональну перевірку системи приймача повного та статичного тиску;

(f) у випадку літаків:

(i) експлуатаційні перевірки потужності та обертів (rpm), магнето, тиску палива та мастила, температури двигуна;

(ii) для двигунів, оснащених автоматичною системою управління двигуном - опубліковані процедури опробування двигунів;

(iii) для двигунів з сухим картером, двигунів з турбонаддувом та двигунів з рідинним охолодженням - експлуатаційна перевірка на наявність ознак порушення циркуляції рідини;

(g) огляд стану та кріплень елементів конструкції, систем і компонентів, які належать до таких зон:

(i) для літаків:

планер, пасажирська кабіна та кабіна екіпажу, шасі, крило і центроплан, органи управління польотом, хвостове оперення, авіоніка та електрообладнання, силова установка, муфти і редуктори, повітряний гвинт та різні системи, такі як балістичні системи рятування;

(ii) для планерів та мотопланерів:

планер, пасажирська кабіна та кабіна екіпажу, шасі, крило і центроплан, хвостове оперення, авіоніка та електрообладнання, силова установка (у випадку мотопланерів) та різні системи, такі як знімний баласт та/або гальмівний парашут та керування, а також водяна система баласту;

(iii) для теплових аеростатів:

оболонка, пальник, гондола, паливні балони, обладнання та прилади;

(iv) для газових аеростатів:

оболонка, гондола, обладнання та прилади.

Доки в цьому додатку не визначена Мінімальна програма оглядів для дирижаблів та гвинтокрилів, їх програма технічного обслуговування має базуватися на інструкціях з підтримання льотної придатності, виданих утримувачем схвалення типової конструкції, як зазначено у підпункті (c) (2) (b) цього пункту.

(e) Шляхом відступу від підпунктів (b) та (c) цього пункту, декларація власника або схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності не вимагається та програму технічного обслуговування не потрібно розробляти, коли виконуються наступні умови:

(1) дотримуються без будь-яких відхилень всі інструкції з підтримання льотної придатності (ICA), видані утримувачем схвалення типової конструкції (DAH);

(2) дотримуються без будь-яких відхилень всі рекомендації щодо технічного обслуговування, такі як інтервали між капітальними ремонтами (TBO), видані через сервісні бюлетені, сервісні листи та іншу необов'язкову сервісну інформацію;

(3) немає ніяких додаткових завдань з технічного обслуговування, які слід виконувати, виходячи з будь-чого з наступного:

(a) конкретне встановлене обладнання та модифікації повітряного судна;

(b) ремонти, виконані на повітряному судні;

(c) компоненти з обмеженим ресурсом та компоненти, які є критичними щодо безпеки польотів;

(d) спеціальні експлуатаційні схвалення;

(e) використання повітряного судна та експлуатаційне середовище.

(4) Пілоти-власники уповноважені на виконання технічного обслуговування пілота-власника.

Цей відступ не застосовується, якщо пілот-власник або, у випадку спільної власності повітряного судна, будь-який з пілотів-власників, не уповноважений на виконання технічного обслуговування пілота-власника, оскільки це повинно бути зазначено у задекларованій або схваленій програмі технічного обслуговування повітряного судна.

(f) Якщо умови, передбачені підпунктами (e) (1) - (e) (4), дотримані, програма технічного обслуговування, що застосовується до повітряного судна, має складатися з наступного:

(1) інструкції з підтримання льотної придатності, видані утримувачем схвалення типової конструкції;

(2) рекомендації щодо технічного обслуговування, такі як інтервали між капітальними ремонтами (TBO), видані через сервісні бюлетені, сервісні листи та іншу необов'язкову сервісну інформацію;

(3) обов'язкова інформація з підтримання льотної придатності, така як повторювані директиви льотної придатності, розділ обмежень льотної придатності (ALS) інструкцій з підтримання льотної придатності (ICA) та особливі вимоги до технічного обслуговування, що містяться в переліку даних сертифіката типу (TCDS);

(4) завдання, зумовлені конкретними експлуатаційними директивами, або директивами щодо повітряного простору, або вимогами стосовно певних приладів та обладнання.

ML.A.303. Директиви льотної придатності

Будь-яка застосовна директива льотної придатності має бути виконана відповідно до вимог такої директиви льотної придатності, якщо інше не передбачено Агентством.

ML.A.304. Дані для модифікацій та ремонтів

Особа або організація, що виконує ремонт повітряного судна або компонента, має оцінити будь-яке пошкодження. Модифікації і ремонти мають виконуватися з використанням наступних даних (як застосовно):

(a) даних, схвалених Агентством;

(b) даних, схвалених організацією-розробником, яка відповідає вимогам Part-21;

(c) даних, що містяться у вимогах, зазначених у 21.A.90B або 21.A.431B Part-21.

ML.A.305. Система записів з підтримання льотної придатності повітряних суден

(a) Після завершення будь-яких робіт з технічного обслуговування до системи записів з підтримання льотної придатності повітряних суден має вноситися відповідний сертифікат передачі до експлуатації, який вимагається ML.A.801 цього додатка. Кожний запис має бути зроблений якомога швидше, але не пізніше ніж через 30 днів після дня завершення завдання з технічного обслуговування.

(b) Записи з підтримання льотної придатності повітряного судна мають складатися з формуляра повітряного судна, формуляра(ів) двигуна та реєстраційних карток модулів двигуна, формуляра(ів) повітряного гвинта та карток будь-якого компоненту з обмеженим ресурсом (як застосовно).

(c) До формулярів повітряного судна мають вноситися записи про тип і державний та реєстраційний знаки повітряного судна, дату разом із загальним часом нальоту, льотними циклами і посадками.

(d) Записи з підтримання льотної придатності повітряного судна мають містити:

(1) поточний статус директив льотної придатності та заходів, обов'язкове виконання яких визначено компетентним органом як негайна відповідь на проблему, пов'язану з безпекою польотів;

(2) поточний статус модифікацій, ремонтів та інших рекомендацій щодо технічного обслуговування утримувача схвалення типової конструкції;

(3) поточний статус виконання програми технічного обслуговування повітряного судна;

(4) поточний статус компонентів з обмеженим ресурсом;

(5) поточний звіт про масу та центрування;

(6) поточний перелік відкладених робіт з технічного обслуговування.

(e) У доповнення до сертифіката дозволеної передачі (Форма 1 EASA), як зазначено у доповненні II до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, або його еквіваленту, така інформація щодо будь-якого встановленого компонента, такого як двигун, повітряний гвинт, модуль двигуна або компонент з обмеженим ресурсом, має бути внесена до відповідного формуляра двигуна або повітряного гвинта, картки модуля двигуна чи компонента з обмеженим ресурсом:

(1) дані, що ідентифікують компонент;

(2) тип, серійний номер і державний та реєстраційний знаки, залежно від обставин, повітряного судна, двигуна, повітряного гвинта, модуля двигуна чи компонента з обмеженим ресурсом, на який було встановлено конкретний компонент, разом із посиланням на встановлення та зняття компонента;

(3) дата, а також загальний час нальоту, льотні цикли та посадки, та календарний час, залежно від обставин для конкретного компонента;

(4) поточні дані, зазначені в підпункті (d) цього пункту, що застосовуються до компонента.

(f) Особа чи організація, що є відповідальною за управління підтриманням льотної придатності та завдання відповідно до ML.A.201 цього додатка, має контролювати записи, як це детально описано в ML.A.305 цього додатка, та надавати ці записи компетентному органу за вимогою.

(g) Усі дані, що вносяться до записів з підтримання льотної придатності повітряного судна, мають бути чіткими і точними. Якщо потрібно виправити запис, виправлення має вноситися так, щоб первинний запис було добре видно.

(h) Власник має забезпечити впровадження системи зберігання таких записів протягом визначених строків:

(1) усі детальні записи з технічного обслуговування стосовно повітряного судна та будь-якого встановленого на ньому компонента з обмеженим ресурсом - до тих пір, поки інформація, яка в них міститься, не буде замінена еквівалентною за обсягом та повнотою новою інформацією, але не менше ніж 36 місяців після того, як повітряне судно чи компонент були передані до експлуатації;

(2) загальний час експлуатації, тобто години, календарний час, цикли та посадки повітряного судна і всіх компонентів з обмеженим ресурсом - принаймні 12 місяців після того, як повітряне судно або компонент назавжди було знято з експлуатації;

(3) час експлуатації, тобто години, календарний час, цикли та посадки, залежно від обставин, після останнього планового технічного обслуговування компонента з обмеженим ресурсом - принаймні доки це планове технічне обслуговування компонента не було замінено наступним плановим технічним обслуговуванням, еквівалентним за обсягом і повнотою робіт;

(4) поточний статус виконання програми технічного обслуговування повітряного судна - принаймні доки планове технічне обслуговування повітряного судна чи компонента не було замінено іншим плановим технічним обслуговуванням, еквівалентним за обсягом і повнотою робіт;

(5) поточний статус директив льотної придатності, застосовних до повітряного судна і компонентів, - принаймні протягом 12 місяців після того, як повітряне судно або компонент назавжди було знято з експлуатації;

(6) детальну інформацію щодо поточних модифікацій та ремонтів повітряного судна, двигуна(ів), повітряного(их) гвинта(ів) та будь-яких інших компонентів, що мають суттєвий вплив на безпеку польотів, - принаймні протягом 12 місяців після того, як їх назавжди було знято з експлуатації.

ML.A.307. Передача записів з підтримання льотної придатності повітряного судна

(a) У тому разі, якщо повітряне судно назавжди передається від одного власника до іншого, власник, який передає повітряне судно, має також забезпечити передачу записів з підтримання льотної придатності, визначених ML.A.305 цього додатка.

(b) У тому разі, якщо власник укладає договір з організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності на виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності, власник має забезпечити передачу записів з підтримання льотної придатності, зазначених в ML.A.305 цього додатка, такій договірній організації.

(c) Строки зберігання записів, визначені у підпункті (h) ML.A.305 цього додатка, мають продовжувати застосовуватися до нового власника, організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності.

Підчастина D - Стандарти технічного обслуговування

ML.A.401. Дані для технічного обслуговування

(a) Особа чи організація, які виконують технічне обслуговування повітряного судна, мають використовувати лише застосовні дані для технічного обслуговування під час виконання технічного обслуговування.

(b) Для цілей цього додатка (Part-ML) застосовні дані для технічного обслуговування є:

(1) будь-яка застосовна вимога, процедура, стандарт або інформація, видана компетентним органом або Агентством,

(2) будь-яка застосовна директива льотної придатності,

(3) застосовні інструкції з підтримання льотної придатності, видані утримувачами сертифіката типу, утримувачами додаткових сертифікатів типу та будь-якою іншою організацією, яка опубліковує ці дані відповідно до Part-21,

(4) будь-які застосовні дані, видані відповідно до підпункту (d) 145.A.45 додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил.

ML.A.402. Виконання технічного обслуговування

(a) Технічне обслуговування, що виконується схваленими організаціями з технічного обслуговування, має відповідати підчастині F додатка 1 (Part-M), додатка 2 (Part-145) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

(b) Для технічного обслуговування, яке не виконується відповідно до підпункту (a) цього пункту, особа, яка виконує технічне обслуговування, має:

(1) бути кваліфікованою для виконання завдань відповідно до вимог цього додатка;

(2) переконатися, що зона, у якій виконуються роботи з технічного обслуговування, добре облаштована та очищена від сміття та забруднень;

(3) використовувати методи, техніки, стандарти та інструкції, визначені даними для технічного обслуговування, зазначеними у ML.A.401 цього додатка;

(4) використовувати інструменти, обладнання та матеріали, визначені в даних для технічного обслуговування, зазначених у ML.A.401 цього додатка. За потреби інструменти та обладнання мають контролюватися і калібруватися відповідно до офіційно визнаного стандарту;

(5) переконатися, що технічне обслуговування виконується з дотриманням усіх обмежень зовнішнього середовища, визначених даними для технічного обслуговування, зазначеними у ML.A.401 цього додатка;

(6) переконатися, що використовуються належні виробничі площі та засоби у разі виникнення несприятливих погодних умов або у разі тривалого технічного обслуговування;

(7) переконатися, що ризик виникнення багаторазових помилок під час виконання технічного обслуговування та ризик повторення помилок під час виконання ідентичних завдань з технічного обслуговування мінімізовано;

(8) переконатися, що після виконання будь-яких критичних завдань з технічного обслуговування впроваджено метод виявлення помилок;

(9) після завершення робіт з технічного обслуговування провести загальну перевірку, щоб переконатися, що з повітряного судна чи компонента вилучено усі інструменти, обладнання та будь-які інші сторонні частини або матеріали, а також з метою встановлення на своє місце всіх панелей доступу, що були зняті;

(10) забезпечити належні записи та документальне оформлення всіх виконаних робіт з технічного обслуговування.

ML.A.403. Дефекти повітряного судна

(a) Будь-який дефект повітряного судна, що істотно загрожує безпеці польотів, має бути усунений до наступного польоту.

(b) Наступний персонал може приймати рішення, що дефект істотно не загрожує безпеці польотів, та, відповідно, може відкладати його усунення:

(1) пілот щодо дефектів, які впливають на необов'язкове обладнання повітряного судна;

(2) пілот при використанні мінімального переліку обладнання (MEL) стосовно дефектів, які впливають на обов'язкове обладнання повітряного судна - в іншому випадку усунення цих дефектів може бути відкладене лише уповноваженим персоналом, який засвідчує технічне обслуговування;

(3) пілот щодо дефектів, відмінних від зазначених у підпунктах (b) (1) та (b) (2) цього пункту, якщо дотримані всі наступні умови:

(i) повітряне судно експлуатується згідно з додатком VII (Part-NCO) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації";

(ii) пілот відкладає усунення дефекту за згодою власника повітряного судна або, якщо застосовно, договірної організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності;

(4) належним чином кваліфікований персонал, який засвідчує технічне обслуговування, стосовно інших дефектів, ніж ті, які зазначені у підпунктах (b) (1) та (b) (2), коли умови, зазначені у підпункті (3) (i) та (ii), не виконані.

(c) Будь-який дефект повітряного судна, що не загрожує істотно безпеці польотів, має бути усунений якомога скоріше після дати, коли цей дефект повітряного судна було виявлено вперше, і у межах, визначених у даних для технічного обслуговування.

(d) Будь-який дефект, що не був усунений до польоту, має бути записаний у системі записів з підтримання льотної придатності повітряного судна, зазначеній в ML.A.305 цього додатка, і ці записи мають бути доступними пілоту.

Підчастина E - Компоненти

ML.A.501. Класифікація та встановлення

(a) Якщо інше не зазначено у підчастині F додатка 1 (Part-M), додатку 2 (Part-145), додатку 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил та у Part-21, компонент може бути встановлений лише у випадку, якщо виконуються всі наступні умови:

(i) компонент перебуває у задовільному стані;

(ii) був належним чином переданий до експлуатації з використанням Форми 1 EASA, як зазначено у доповненні II додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, або еквіваленту;

(iii) був промаркований відповідно до Глави Q Part-21.

(b) Перш ніж встановлювати компонент на повітряне судно особа або схвалена організація з технічного обслуговування має переконатися щодо можливості встановлення конкретного компоненту, зважаючи на конфігурації, які випливають з різних модифікацій або директив льотної придатності, що можуть бути застосовними.

(c) Стандартні частини мають бути встановлені на повітряне судно або компонент лише у тому разі, коли дані для технічного обслуговування визначають саме таку конкретну стандартну частину. Стандартні частини встановлюються лише якщо вони супроводжуються доказами відповідності застосовному стандарту та мають відповідну відстежуваність.

(d) Сировина або витратні матеріали мають використовуватися на повітряному судні або компоненті лише за умови, що:

(i) виробник повітряного судна або компоненту дозволяє використовувати сировину або витратні матеріали у відповідних даних для технічного обслуговування або як зазначено у підчастині F додатка 1 (Part-M), додатку 2 (Part-145) або додатку 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил.

(ii) такий матеріал відповідає необхідній специфікації матеріалу та має відповідну відстежуваність.

(iii) такий матеріал супроводжується документацією, яка чітко стосується конкретного матеріалу і містить заяву про відповідність специфікації, а також вказує на виробника та постачальника.

(e) У випадку з аеростатами, де можливі різні комбінації гондол, блоку пальників і паливних балонів для конкретної оболонки, особа, яка їх встановлює, має забезпечити, що:

(1) гондола, блок пальників та/або паливні балони можуть бути встановлені відповідно до переліку даних сертифіката типу (TCDS) або інших документів, зазначених у TCDS;

(2) гондола, блок пальників та/або паливні балони знаходяться в придатному для експлуатації стані і мають відповідні записи з технічного обслуговування.

ML.A.502. Технічне обслуговування компонентів

(a) Технічне обслуговування компонентів, прийнятих власником відповідно до підпункту (c) 21.A.307 Part-21, має виконуватися будь-якою особою чи організацією за умови повторного прийняття власником на умовах 21.A.307 (c) Part-21. Це технічне обслуговування не надає права видачі Форми 1 EASA, як зазначено в доповненні II до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, і підпадає під вимоги передачі до експлуатації повітряного судна.

(b) Компоненти мають передаватись до експлуатації відповідно до наступної таблиці:

	Передані з використанням Форми 1 EASA (як зазначено у доповненні II додатка 1 (Part-M))	**Передані на рівні повітряного судна згідно з ML.A.801 цього додатка (неможливо видати Форму 1 EASA)**
Компоненти, що обслуговуються відповідно до даних для технічного обслуговування компонента (дані, видані виробником компонента)		
Технічне обслуговування, крім капітального ремонту	Організації з технічного обслуговування з рейтингами щодо двигунів (для двигунів) або компонентів (для інших компонентів)	(i) Організації з технічного обслуговування з рейтингами щодо повітряного судна; та/або (ii) незалежний персонал, який засвідчує технічне обслуговування
Капітальний ремонт компонентів, окрім двигунів та повітряних гвинтів	Організації з технічного обслуговування з рейтингами щодо компонентів	Неможливо
Капітальний ремонт двигунів та повітряних гвинтів для повітряних суден CS-VLA, CS-22 та LSA	Організації з технічного обслуговування з рейтингами щодо двигунів (для двигунів) або компонентів (для повітряних гвинтів)	(i) Організації з технічного обслуговування з рейтингами щодо повітряного судна; та/або (ii) незалежний персонал, який засвідчує технічне обслуговування
Капітальний ремонт двигунів та повітряних гвинтів для повітряних суден, інших ніж CS-VLA, CS-22 та LSA	Організації з технічного обслуговування з рейтингами щодо двигунів (для двигунів) або компонентів (для повітряних гвинтів)	Неможливо
Компоненти, що обслуговуються відповідно до даних для технічного обслуговування повітряного судна (дані, видані виробником повітряного судна)		
Всі компоненти та всі види технічного обслуговування	Організації з технічного обслуговування з рейтингами щодо двигунів (для двигунів) або компонентів (для інших компонентів)	(i) Організації з технічного обслуговування з рейтингами щодо повітряного судна; та / або (ii) незалежний персонал, який засвідчує технічне обслуговування

ML.A.503. Компоненти з обмеженим ресурсом

(a) Термін "компоненти з обмеженим ресурсом" включає наступні компоненти:

(1) компоненти, що підлягають сертифікованому обмеженню ресурсу, після якого компоненти мають бути вилучені з експлуатації, та;

(2) компоненти, що підлягають обмеженню ресурсу, після чого на компонентах має бути проведене технічне обслуговування для відновлення їх придатності до експлуатації.

(b) Встановлені компоненти з обмеженим ресурсом не мають перевищувати схвалене обмеження ресурсу, визначене в програмі технічного обслуговування повітряного судна та директивах льотної придатності, за винятком випадків, передбачених у підпункті (c) ML.A.504 цього додатка.

(c) Схвалений ресурс визначається у календарному часі, годинах нальоту, посадках або циклах (як застосовно).

(d) Наприкінці схваленого обмеження ресурсу компонент має бути знято з повітряного судна для проведення технічного обслуговування або для утилізації у випадку компонентів із сертифікованим обмеженням ресурсу.

ML.A.504. Контроль компонентів, непридатних до експлуатації

(a) Компонент має вважатися непридатним до експлуатації у разі виникнення будь-якої з наступних обставин:

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

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

(3) відсутність даних, необхідних для визначення статусу льотної придатності компонента або його придатності для встановлення;

(4) наявність дефектів чи несправностей компонента;

(5) потрапляння компонента в інцидент або катастрофу, що може вплинути на його придатність до експлуатації.

(b) Непридатні до експлуатації компоненти мають бути ідентифіковані одним із наступних варіантів:

(1) як непридатні до експлуатації та зберігаються у безпечному місці під контролем схваленої організації з технічного обслуговування або незалежного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, до прийняття рішення про майбутній статус таких компонентів;

(2) як непридатні до експлуатації особою чи організацією, яка засвідчила непридатність до експлуатації компоненту, та їх зберігання має бути передано власнику повітряного судна після документування такої передачі у системі записів з технічного обслуговування повітряного судна, зазначеної у ML.A.305 цього додатка.

(c) Компоненти, які вичерпали свій сертифікований ресурс або мають дефект чи несправність, що не підлягає ремонту, мають бути класифіковані як невідновлювані та не мають знову потрапити до системи постачання компонентів, крім випадків, коли їхній сертифікований ресурс було продовжено відповідно до Part-21 або спосіб їхнього ремонту був схвалений відповідно до ML.A.304 цього додатка.

(d) Будь-яка особа чи організація, яка є відповідальною згідно з ML.A.201 цього додатка, має у випадку невідновлюваного компоненту, передбаченого підпунктом (c), виконати одну з наступних дій:

(1) зберігати такий компонент у місці, зазначеному у підпункті (b) (1) цього пункту;

(2) забезпечити пошкодження компонента таким чином, щоб гарантувати економічну недоцільність його відновлення або ремонту перш ніж відмовитися від обов'язків за такий компонент.

(e) Незважаючи на положення підпункту (d) цього пункту, особа або організація, що є відповідальною відповідно до ML.A.201 цього додатка, може, не пошкоджуючи компоненти, що класифіковані як невідновлювані, забезпечити передачу обов'язків за них організації для проведення навчань або досліджень.

Підчастина H - Сертифікат передачі до експлуатації (CRS)

ML.A.801. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

(a) Сертифікат передачі до експлуатації має видаватися після належного виконання передбаченого технічного обслуговування повітряного судна.

(b) Сертифікат передачі до експлуатації має видаватися:

(1) відповідним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, від імені схваленої організації з технічного обслуговування, або

(2) незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, або

(3) пілотом-власником відповідно до вимог ML.A.803 цього додатка.

(c) Шляхом відступу від підпункту (b) цього пункту у разі непередбачених ситуацій, коли повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт у місцях, де немає належним чином схваленої організації з технічного обслуговування, а також немає належного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, власник може уповноважити будь-яку особу, яка має не менше ніж три роки відповідного досвіду з технічного обслуговування та має належну кваліфікацію, виконувати технічне обслуговування повітряного судна згідно зі стандартами, викладеними у підчастині D цього додатка (Part-ML), та передавати повітряне судно до експлуатації. У такому разі власник має:

(1) отримати та зберігати у записах повітряного судна детальну інформацію про весь обсяг виконаних робіт та кваліфікацію, що мав персонал, який видав сертифікат;

(2) забезпечити, що будь-яке таке технічне обслуговування було повторно перевірено, а повітряне судно передано до експлуатації відповідно до підпункту (b) ML.A.801 цього додатка якомога скоріше, але не пізніше, ніж за сім днів або, у випадку повітряних суден, що експлуатуються згідно з додатком VII (Part-NCO) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації" - протягом періоду, що не перевищує 30 днів;

(3) проінформувати договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності, або комбіновану організацію з льотної придатності, або компетентний орган, у разі відсутності такого договору, протягом семи днів після видачі такого уповноваження.

(d) У разі передачі до експлуатації відповідно до вимог підпунктів (b) (1) або (b) (2) цього пункту, персонал, який засвідчує технічне обслуговування, при виконанні завдань з технічного обслуговування може скористатися допомогою однієї або більше осіб, які перебувають під його безпосереднім та постійним контролем.

(e) Сертифікат передачі до експлуатації має містити принаймні:

(1) основні подробиці виконаного технічного обслуговування;

(2) дату завершення такого технічного обслуговування;

(3) відомості про організацію або особу, яка виконує передачу до експлуатації, у тому числі:

(i) посилання на схвалення організації з технічного обслуговування та персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що видає сертифікат передачі до експлуатації, або

(ii) у випадку підпункту (b) (2) цього пункту - відомості та (якщо застосовно) номер свідоцтва незалежного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування та видає сертифікат передачі до експлуатації;

(4) обмеження щодо льотної придатності або експлуатації (за наявності).

(f) Шляхом відступу від підпункту (a) та незважаючи на положення підпункту (g) цього пункту, якщо необхідне технічне обслуговування не може бути завершено, сертифікат передачі до експлуатації може бути виданий у межах схвалених обмежень повітряного судна. У цьому випадку у сертифікаті передачі до експлуатації має бути зазначено, що технічне обслуговування не могло бути завершене, а також зазначено будь-які застосовні обмеження з льотної придатності або експлуатації як частину інформації, що вимагається підпунктом (e) (4) цього пункту.

(g) Сертифікат передачі до експлуатації не має видаватися у разі, якщо відомі будь-які невідповідності вимогам цього додатка (Part-ML), що становлять загрозу для безпеки польотів.

ML.A.802. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

(a) Сертифікат передачі до експлуатації компонента має видаватися після належного виконання передбаченого технічного обслуговування компонента повітряного судна відповідно до ML.A.502 цього додатка.

(b) Сертифікат дозволеної передачі (Форма 1 EASA), який наведений у доповненні II до додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, становить сертифікат передачі до експлуатації компонента, за винятком, коли таке технічне обслуговування передається до експлуатації на рівні повітряного судна, як зазначено в підпункті (b) ML.A.502 цього додатка.

ML.A.803. Уповноваження пілота-власника

(a) Для того, щоб вважатися кваліфікованим як пілот-власник, особа повинна:

(1) мати чинне свідоцтво пілота або еквівалентне свідоцтво, видане або валідоване державою-членом для рейтингу типу або класу повітряного судна;

(2) бути власником повітряного судна одноосібно або з іншою особою як співвласник; такий власник повинен бути:

(i) однією з фізичних осіб, зазначених у реєстраційному посвідченні, або

(ii) членом неприбуткової юридичної особи, що діє у галузі розваг та відпочинку, якщо така юридична особа визначена у реєстраційному посвідченні як власник або експлуатант, та він безпосередньо задіяний у процесі прийняття рішення юридичної особи та призначений цією юридичною особою як пілот-власник, який виконує технічне обслуговування.

(b) Для повітряних суден, що експлуатуються відповідно до вимог додатка VII (Part-NCO) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації", пілот-власник може видавати сертифікат передачі до експлуатації після обмеженого технічного обслуговування, яке виконує пілот-власник, визначеного у доповненні II до цього додатка (Part-ML).

(c) Сертифікат передачі до експлуатації має бути внесений до формулярів та містити основні деталі виконаного технічного обслуговування, дані для технічного обслуговування, що були використані, дату завершення технічного обслуговування, а також персональні дані, підпис і номер свідоцтва (або еквіваленту) пілота-власника, який видав такий сертифікат.

Підчастина I - Сертифікат перегляду льотної придатності

ML.A.901. Перегляд льотної придатності повітряного судна

Щоб забезпечити чинність сертифіката льотної придатності повітряного судна, необхідно періодично проводити перегляд льотної придатності повітряного судна та його записів з підтримання льотної придатності.

(a) Сертифікат перегляду льотної придатності видається відповідно до доповнення IV до цього додатка (Part-ML) (Форма 15c EASA) після завершення задовільного перегляду льотної придатності. Сертифікат перегляду льотної придатності є дійсним протягом одного року.

(b) Перегляд льотної придатності та видача сертифіката перегляду льотної придатності має виконуватися відповідно до ML.A.903 цього додатка:

(1) компетентним органом; або

(2) належним чином схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності; або

(3) схваленою організацією з технічного обслуговування під час виконання 100-годинного/щорічного огляду, що міститься в програмі технічного обслуговування повітряного судна;

(4) для повітряних суден, що експлуатуються відповідно до додатка VII (Part-NCO) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації", незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, під час виконання 100-годинного/щорічного огляду, що міститься в програмі технічного обслуговування повітряного судна, при наявності:

(i) свідоцтва, виданого відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, з рейтингом на відповідне повітряне судно, або, якщо додаток 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил не застосовується до конкретного повітряного судна, національної кваліфікації персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, чинної для цього повітряного судна;

(ii) повноваження, виданого:

(a) компетентним органом, який видав свідоцтво відповідно до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, або

(b) якщо вимоги додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил не застосовуються, компетентним органом, який є відповідальним за національну кваліфікацію персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

Незалежний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, який є утримувачем свідоцтва, виданого відповідно до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, може виконувати перегляди льотної придатності та видавати сертифікати перегляду льотної придатності для повітряних суден, зареєстрованих у будь-якій державі-члені. Однак незалежний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, який має національну кваліфікацію, повинен виконувати перегляди льотної придатності та видавати сертифікати перегляду льотної придатності лише для повітряних суден, зареєстрованих в державі-члені, яка є відповідальною за національну кваліфікацію.

Сертифікати перегляду льотної придатності, що видані незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування та який має національну кваліфікацію, не мають переваги взаємного визнання при передачі повітряного судна до іншої держави-члена.

Щоразу, коли обставини виявляють існування потенційної загрози безпеці польотів, компетентний орган має самостійно виконати перегляд льотної придатності та видати сертифікат перегляду льотної придатності.

(c) Термін дії сертифіката перегляду льотної придатності може бути продовжений максимум два рази поспіль, кожного разу на термін один рік, належним чином схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності, дотримуючись наступних умов:

(1) повітряне судно протягом останніх 12 місяців перебувало під управлінням цієї організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності;

(2) технічне обслуговування повітряного судна протягом попередніх 12 місяців виконувалося схваленими організаціями з технічного обслуговування; це включає завдання технічного обслуговування пілота-власника, які виконувались та передавались до експлуатації або пілотом-власником, або незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування;

(3) організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності не має жодних доказів або підстав вважати, що повітряне судно не є льотнопридатним.

Таке продовження, яке виконує організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності, можливе незалежно від того, який персонал чи організація, як передбачено в підпункті (b) цього пункту, вперше видала сертифікат перегляду льотної придатності.

(d) Шляхом відступу від підпункту (c) цього пункту, продовження терміну дії сертифіката перегляду льотної придатності може бути виконано раніше на максимальний період 30 днів, без втрати безперервності схеми перегляду льотної придатності, щоб забезпечити наявність повітряного судна для того, щоб розмістити на борту оригінал сертифіката перегляду льотної придатності.

(e) Коли компетентний орган виконує перегляд льотної придатності та видає сертифікат перегляду льотної придатності самостійно, власник має надати компетентному органу:

(1) документацію, яку вимагає компетентний орган;

(2) придатне приміщення у відповідному місці для його персоналу;

(3) (за потреби) підтримку відповідного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

ML.A.902. Чинність сертифіката перегляду льотної придатності

(a) Сертифікат перегляду льотної придатності втрачає чинність у разі:

(1) зупинення або припинення дії, або

(2) зупинення або припинення дії сертифіката льотної придатності, або

(3) якщо повітряне судно не внесено до реєстру повітряних суден держави-члена, або

(4) зупинення або припинення дії сертифіката типу, на підставі якого було видано сертифікат льотної придатності.

(b) Повітряне судно не має виконувати польоти, якщо сертифікат льотної придатності недійсний або за наявності будь-якої з наступних обставин:

(1) підтримання льотної придатності повітряного судна чи будь-якого компонента, встановленого на повітряне судно, не відповідає вимогам цього додатка (Part-ML);

(2) повітряне судно не відповідає типовій конструкції, схваленій Агентством;

(3) експлуатація повітряного судна здійснювалася з перевищенням обмежень, передбачених схваленим керівництвом з льотної експлуатації чи сертифікатом льотної придатності, без застосування відповідних заходів;

(4) повітряне судно потрапило у катастрофу або інцидент, що вплинуло на льотну придатність повітряного судна, але подальші відповідні дії щодо відновлення льотної придатності не були вжиті;

(5) модифікація або ремонт повітряного судна чи будь-якого компонента, встановленого на повітряне судно, не відповідає вимогам Part-21.

(c) У разі здачі або припинення дії сертифікат перегляду льотної придатності має бути повернутим до компетентного органу.

ML.A.903 Процес перегляду льотної придатності

(a) Для того, щоб задовольнити вимоги щодо перегляду льотної придатності повітряного судна, зазначені в ML.A.901 цього додатка, персонал з перегляду льотної придатності має виконати задокументований перегляд записів повітряних суден з метою перевірки того, що:

(1) години нальоту та пов'язані льотні цикли планера, двигуна та повітряного гвинта записувалися належним чином;

(2) керівництво з льотної експлуатації застосовується до конфігурації повітряного судна і відображає статус останніх змін;

(3) виконано весь обсяг обов'язкових робіт з технічного обслуговування повітряного судна згідно з програмою технічного обслуговування;

(4) усі відомі дефекти були усунені або відкладені у контрольований спосіб;

(5) виконано та належним чином записано всі застосовні директиви льотної придатності;

(6) всі модифікації та ремонти, виконані на повітряному судні, було зареєстровано та відповідають вимогам Part-21;

(7) всі компоненти з обмеженим ресурсом, встановлені на повітряному судні, належним чином ідентифіковано, зареєстровано та не перевищено схвалене обмеження ресурсу;

(8) все технічне обслуговування було сертифіковано відповідно до цього додатка;

(9) у разі необхідності, поточний звіт з маси та центрування відображає конфігурацію повітряного судна та є чинним;

(10) повітряне судно відповідає останній ревізії своєї типової конструкції, схваленої Агентством;

(11) за потреби, повітряне судно має сертифікат щодо шуму на місцевості, який відповідає поточній конфігурації повітряного судна відповідно до положень глави I Part-21.

(b) Персонал з перегляду льотної придатності, зазначений у підпункті (a) цього пункту, має виконати фізичний огляд повітряного судна. Для виконання такого огляду персонал з перегляду льотної придатності, який не має відповідної кваліфікації згідно з вимогами додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, має отримати допомогу від такого кваліфікованого персоналу.

(c) Шляхом проведення фізичного огляду повітряного судна персонал з перегляду льотної придатності має переконатися, що:

(1) усі необхідні маркування та таблички встановлено належним чином;

(2) повітряне судно відповідає схваленому керівництву з льотної експлуатації;

(3) конфігурація повітряного судна відповідає схваленій документації;

(4) не виявлено жодного очевидного дефекту, який не був розглянутий відповідно до ML.A.403 цього додатка;

(5) між повітряних судном і задокументованим переглядом записів, зазначеним в пункті (a) цього пункту, не виявлено жодних розбіжностей.

(d) Шляхом відступу від підпункту (a) ML.A.901 цього додатка, перегляд льотної придатності може проводитися раніше, але не більше ніж на 90 днів, без втрати періодичності дії переглядів льотної придатності так, щоб дати можливість проводити фізичний огляд під час виконання форми технічного обслуговування.

(e) Сертифікат перегляду льотної придатності (Форма 15c EASA), наведений у доповненні IV до цього додатка, може бути виданий тільки:

(1) належним чином уповноваженим персоналом з перегляду льотної придатності;

(2) у разі повністю проведеного перегляду льотної придатності та усіх закритих недоліків;

(3) за умови, що будь-яка невідповідність, виявлена в програмі технічного обслуговування відповідно до підпункту (h) цього пункту, була належним чином розглянута.

(f) Копія будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності, виданого або продовженого для повітряного судна, має надсилатися протягом 10 днів до держави-члена, яка є державною реєстрації повітряного судна.

(g) Завдання щодо перегляду льотної придатності не мають передаватися за субпідрядом.

(h) Ефективність програми технічного обслуговування повітряного судна може бути переглянута разом з переглядом льотної придатності відповідно до підпункту (c) (9) ML.A.302 цього додатка. Цей перегляд має бути виконаний особою, яка виконала перегляд льотної придатності. Якщо в процесі перегляду виявлено невідповідності повітряного судна, пов'язані з недоліками в змісті програми технічного обслуговування, до програми технічного обслуговування мають бути внесені відповідні зміни. Особа, яка виконує перегляд, має повідомити компетентний орган держави-члена реєстрації повітряного судна, якщо вона не згодна із заходами щодо внесення змін до програми технічного обслуговування, вжитими власником, організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності. У такому

випадку компетентний орган має вирішити, які зміни до програми технічного обслуговування є необхідними, враховуючи відповідні недоліки, визначені у ML.B.903 цього додатка та, якщо необхідно, вживати дії відповідно до ML.B.304 цього додатка.

ML.A.904 Кваліфікація персоналу з перегляду льотної придатності

(a) Персонал з перегляду льотної придатності, який діє від імені компетентного органу, має бути кваліфікованим відповідно до ML.B.902 цього додатка.

(b) Персонал з перегляду льотної придатності, який діє від імені організації, зазначеної у підчастин F або G додатка 1 (Part-M), додатка 2 (Part-145), додатка 5c (Part-CAMO) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, має бути кваліфікованим відповідно до підчастин F або G додатка 1 (Part-M), додатка 2 (Part-145), додатка 5c (Part-CAMO) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил відповідно.

(c) Персонал з перегляду льотної придатності, який діє від свого імені, як це дозволено відповідно до підпункту (b) (4) ML.A.901 цього додатка, повинен:

(1) мати свідоцтво, видане відповідно до вимог додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, з рейтингом на відповідне повітряне судно, або, якщо додаток 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил не застосовується до конкретного повітряного судна, мати національну кваліфікацію для персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, чинну для цього повітряного судна; та

(2) мати повноваження, видане:

(i) компетентним органом, який видав свідоцтво відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил; або

(ii) якщо додаток 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил не застосовується, компетентним органом, який є відповідальним за національну кваліфікацію персоналу, який засвідчує технічне обслуговування.

(d) Повноваження, яке вимагається згідно з підпунктом (c) (2), видається компетентним органом за умови, що:

(1) компетентний орган оцінив, що особа має знання частин цього додатка, що стосуються управління підтриманням льотної придатності, виконання переглядів льотної придатності та видачі сертифікатів перегляду льотної придатності;

(2) особа задовільно виконала перегляд льотної придатності під наглядом компетентного органу.

Це повноваження залишається чинним протягом п'яти років, доки його утримувач буде виконувати принаймні один перегляд льотної придатності кожні 12 місяців. Якщо ця умова не виконується, новий перегляд льотної придатності має бути задовільно виконаний під наглядом компетентного органу.

Після закінчення терміну його дії, повноваження поновлюється ще на п'ять років за умови нової оцінки відповідності з підпунктами (d) (1) та (d) (2). Кількість поновлень не обмежується.

Утримувач повноваження має зберігати записи всіх виконаних переглядів льотної придатності та надавати їх на запит будь-якого компетентного органу та будь-якого власника повітряного судна, для якого вони виконують перегляд льотної придатності.

Це повноваження може бути припинено компетентним органом у будь-який час, якщо він не задоволений компетенцією його утримувача або використанням такого повноваження.

ML.A.905. Передача повітряного судна у межах ЄС

(a) У разі зміни реєстрації повітряного судна у межах ЄС заявник має:

(1) повідомити державу-члена, яка є державою попередньої реєстрації, про те, у якій державі-члені повітряне судно буде зареєстровано, а після цього

(2) подати заявку до нової держави-члена на видачу нового сертифіката льотної придатності відповідно до Part-21.

(b) Незважаючи на положення підпункту (a) (3) ML.A.902 цього додатка, раніше виданий сертифікат перегляду льотної придатності залишається дійсним до дати втрати його чинності за винятком випадку, коли сертифікат перегляду льотної придатності був виданий незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування, який має національну кваліфікацію персоналу, який засвідчує технічне обслуговування відповідно до підпункту (b) (4) ML.A.901 цього додатка, у цьому випадку застосовується ML.A.906 цього додатка.

(c) Незважаючи на положення підпунктів (a) та (b) цього пункту, у тих випадках, коли повітряне судно знаходилось у нельотнопридатному стані в попередній державі-члені, або якщо статус льотної придатності повітряного судна не може бути визначений, використовуючи існуючі записи, застосовується пункт ML.A.906 цього додатка.

ML.A.906. Перегляд льотної придатності повітряного судна, що імпортується до ЄС

(a) У разі імпортування повітряного судна з третьої країни до реєстру держави-члена, заявник має:

(1) подати заявку компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації, щодо видачі нового сертифіката льотної придатності відповідно до вимог Part-21;

(2) для повітряного судна, окрім нового, мати проведений задовільно перегляд льотної придатності відповідно до ML.A.901 цього додатка;

(3) виконати всі роботи з технічного обслуговування, щоб відповідати схваленій або задекларованій програмі технічного обслуговування повітряного судна.

(b) Якщо повітряне судно відповідає застосовним вимогам, компетентний орган, організація з управління підтриманням льотної придатності або комбінована організація з льотної придатності, організація з технічного обслуговування або незалежний персонал, який засвідчує технічне обслуговування, що виконує перегляд льотної придатності, як це передбачено в підпункті (b) ML.A.901 цього додатка, має видати сертифікат перегляду льотної придатності та направити копію компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації.

(c) Власник має забезпечити доступ для проведення інспектування повітряного судна компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації.

(d) Новий сертифікат льотної придатності буде виданий компетентним органом держави-члена, яка є державою реєстрації, якщо повітряне судно відповідає вимогам Part-21.

ML.A.907. Недоліки

(a) Недоліки класифікуються наступним чином:

(1) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-ML), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(2) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-ML), яка може знизити стандарт безпеки та може становити загрозу безпеці польотів.

(b) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з ML.B.903 цього додатка особа або організація, яка має обов'язки відповідно до ML.A.201 цього додатка, має визначити та продемонструвати компетентному органу у термін, погоджений з цим органом, план коригувальних дій для попередження повторення недоліків та причин їх появи.

Розділ B - Процедура для компетентних органів

Підчастина A - Загальні положення

ML.B.101. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яких має дотримуватися компетентний орган, який є відповідальним за впровадження та забезпечення дотримання положень розділу A цього додатка (Part-ML).

ML.B.102. Компетентний орган

(a) Загальні положення

Держава-член має визначити компетентний орган, до обов'язків якого належать видача, продовження дії, зміна, зупинення або припинення дії сертифікатів, а також нагляд за підтриманням льотної придатності. Цей компетентний орган запроваджує письмові процедури та організаційну структуру.

(b) Ресурси

Кількість персоналу має бути достатньою для виконання вимог, передбачених цим розділом.

(c) Кваліфікація та підготовка

Весь персонал, залучений до діяльності щодо цього додатка, має бути відповідно кваліфікований та мати відповідні знання, досвід, початкову підготовку та підготовку з підтримання кваліфікації з метою виконання покладених на нього завдань.

(d) Процедури

Компетентний орган запроваджує процедури, які визначають порядок забезпечення відповідності вимогам цього додатка (Part-ML).

З метою забезпечення постійної відповідності, процедури мають переглядатися з внесенням відповідних змін.

ML.B.104. Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка дає змогу належним чином простежити процес видачі, продовження дії, зміни, зупинення або припинення дії кожного сертифіката та повноваження.

(b) Записи для здійснення нагляду за кожним повітряним судном мають містити, принаймні, копію:

(1) сертифіката льотної придатності повітряного судна;

(2) сертифікатів перегляду льотної придатності;

(3) звітів про результати переглядів льотної придатності, проведених безпосередньо державою-членом;

(4) всього відповідного листування щодо повітряного судна;

(5) докладних відомостей про будь-які звільнення та застосовані санкції;

(6) будь-якого документа, схваленого компетентним органом відповідно до цього додатка (Part-ML) або Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації".

(c) Записи, зазначені у підпункті (b) цього пункту, мають зберігатися протягом двох років після того, як повітряне судно назавжди було знято з експлуатації.

(d) Всі записи, визначені у ML.B.104 цього додатка, мають бути надані на вимогу іншої держави-члену чи Агентства:

ML.B.105. Взаємний обмін інформацією

(a) З метою сприяння підвищенню рівня безпеки польотів компетентні органи мають брати участь у взаємному обміні всією необхідною інформацією.

(b) Без упередження щодо компетенції держав-членів у разі виникнення потенційної загрози безпеці польотів щодо декількох держав-членів, пов'язані компетентні органи мають сприяти один одному щодо вживання необхідних заходів з нагляду.

Підчастина B - Обов'язки

ML.B.201. Обов'язки

Компетентні органи, зазначені у підпункті (b) ML.1 цього додатка, забезпечують проведення інспекцій та перевірок з метою підтвердження відповідності вимогам цього додатка (Part-ML).

Підчастина C - Підтримання льотної придатності

ML.B.302. Звільнення

Усі звільнення, надані відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, мають бути задокументовані та мають зберігатися компетентним органом.

ML.B.303. Моніторинг підтримання льотної придатності повітряних суден

(a) Компетентний орган має розробити програму інспекцій, базуючись на оцінці ризиків з метою моніторингу стану льотної придатності парку повітряних суден, внесених до його реєстру.

(b) Програма інспекцій має включати вибіркові інспекції виробів повітряних суден і повинна охоплювати всі аспекти ключових елементів ризику льотної придатності.

(c) Вибіркові інспекції виробів мають вибірково перевіряти досягнуті стандарти льотної придатності, базуючись на застосовних вимогах, та виявляти будь-які недоліки.

(d) Будь-які виявлені недоліки мають бути класифіковані відповідно до ML.B.903 цього додатка, підтверджені у письмовому вигляді та надані особі чи організації, що є відповідальною згідно з ML.A.201 цього додатка. Компетентний орган повинен запровадити процедуру для аналізу недоліків за їх значимістю для безпеки.

(e) Компетентний орган має вести записи щодо всіх недоліків та дій щодо їх остаточного усунення.

(f) Якщо під час моніторингу повітряного судна виявлено докази невідповідності вимогам цього додатка або іншим додаткам та авіаційним правилам України, недолік має розглядатися як передбачено відповідними авіаційними правилами України.

(g) Для забезпечення (за потреби) відповідних санкцій компетентний орган має обмінюватися інформацією про невідповідності, виявлені відповідно до підпункту (f) цього пункту, з іншими компетентними органами.

ML.B.304. Припинення, зупинення та обмеження

Компетентний орган має:

(a) зупинити дію сертифіката перегляду льотної придатності за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози для безпеки польотів, або

(b) зупинити або припинити дію сертифіката перегляду льотної придатності відповідно до підпункту (a) ML.B.903 цього додатка.

Компетентний орган, який видав повноваження на перегляд льотної придатності відповідно до підпункту (c) ML.A.904 цього додатка для незалежного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, має припинити таке повноваження, якщо утримувач незадовільно виконує свої обов'язки щодо перегляду льотної придатності або використовує таке повноваження неналежним чином.

Підчастина I - Сертифікат перегляду льотної придатності

ML.B.902. Перегляд льотної придатності компетентним органом

(a) У разі проведення компетентним органом перегляду льотної придатності та видачі сертифіката перегляду льотної придатності, визначеного у доповненні IV до цього додатка (Part-ML) (Форма 15c EASA), компетентний орган має виконати перегляд льотної придатності відповідно до ML.A.903 цього додатка.

(b) Щоб виконувати перегляд льотної придатності, компетентний орган повинен мати відповідний персонал з перегляду льотної придатності. Цей персонал має відповідати усім наступним вимогам:

(1) мати щонайменше три роки досвіду з підтримання льотної придатності;

(2) мати відповідне свідоцтво відповідно до додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або визнану національними правилами кваліфікацію персоналу з технічного обслуговування повітряних суден відповідної категорії (якщо пункт 6 розділу V цих Авіаційних правил посилається на національні правила) або авіаційну освіту чи її національний еквівалент;

(3) мати відповідну підготовку з технічного обслуговування авіаційної техніки;

(4) мати посаду, яка уповноважує цю особу підписуватись від імені компетентного органу.

Незважаючи на підпункти (1) - (4) цього підпункту (b), вимоги, викладені у підпункті (b) (2) ML.B.902 цього додатка, можуть бути замінені чотирьохрічним досвідом роботи з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у підпункті (b) (1)ML.A.902 цього додатка.

(c) Компетентний орган має вести записи щодо всього персоналу з перегляду льотної придатності, які мають включати детальну інформацію щодо будь-якої відповідної кваліфікації разом зі стислим описом відповідного досвіду та підготовки з управління підтриманням льотної придатності.

(d) Під час проведення перегляду льотної придатності компетентний орган повинен мати доступ до застосовних даних, зазначених у ML.A.305 та ML.A.401 цього додатка.

(e) Персонал, який виконує перегляд льотної придатності, має видати сертифікат перегляду льотної придатності (Форма 15c EASA), як зазначено у доповненні IV до цього додатка, після успішного завершення перегляду льотної придатності.

(f) Кожного разу, коли обставини виявляють існування потенційної загрози безпеці польотів, компетентний орган має виконувати перегляд льотної придатності та видачу сертифіката перегляду льотної придатності самостійно.

ML.B.903. Недоліки

Якщо під час інспекції повітряного судна або за допомогою інших засобів виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-ML), компетентний орган має:

(a) для недоліків рівня 1 - вимагати вжиття відповідних коригувальних дій перед наступним польотом та негайно припинити або зупинити дію сертифіката перегляду льотної придатності; та

(b) для недоліків рівня 2 - застосувати коригувальні дії, що відповідають характеру недоліку.

Доповнення I
до додатка 5b 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"
(пункт 2 розділу III)

Доповнення I (Appendix I)
Договір з управління підтриманням льотної придатності

(a) У разі укладення власником відповідно до ML.A.201 цього додатка договору з організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності на виконання завдань з управління підтриманням льотної придатності, на вимогу компетентного органу власник має надіслати копію підписаного обома сторонами договору компетентному органу держави-члена, яка є державою реєстрації.

(b) Договір має розроблятися з урахуванням вимог цього додатка (Part-ML) і має визначати зобов'язання підписантів стосовно підтримання льотної придатності повітряного судна.

(c) Договір має містити принаймні такі відомості:

(1) реєстрація, тип та серійний номер повітряного судна;

(2) власне ім'я та прізвище або відомості про компанію власника чи зареєстрованого орендаря повітряного судна, включаючи місцезнаходження або місце проживання;

(3) відомості про договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності, включаючи місцезнаходження;

(4) тип експлуатації.

(d) У договорі має бути зазначено наступне:

"Власник доручає організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованій організації з льотної придатності здійснювати управління підтриманням льотної придатності повітряного судна, розробляти та схвалювати програму технічного обслуговування, а також організовувати технічне обслуговування повітряного судна відповідно до зазначеної програми технічного обслуговування.

Відповідно до цього договору обидві сторони зобов'язуються дотримуватися відповідних зобов'язань, передбачених цим договором.

Власник заявляє, що наскільки йому відомо вся надана організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованій організації з льотної придатності інформація щодо підтримання льотної придатності повітряного судна є та залишатиметься точною та що повітряне судно не підлягатиме змінам без попереднього погодження організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності.

У разі будь-якого порушення умов цього договору будь-якою із сторін договір припиняє дію. У такому разі власник буде повністю відповідальним за виконання кожного завдання, пов'язаного з підтриманням льотної придатності повітряного судна, і власник протягом двох тижнів повідомить компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання договору.".

(e) У разі укладення власником договору з організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності відповідно до ML.A.201 цього додатка, обов'язки кожної сторони розподіляються наступним чином:

(1) Обов'язки організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності:

(i) мати у своїх умовах схвалення відповідний тип повітряного судна;

(ii) дотримуватися усіх перелічених нижче умов щодо управління підтриманням льотної придатності повітряного судна:

(A) розробляти та схвалювати програму технічного обслуговування повітряного судна;

(B) після схвалення надавати власнику копію програми технічного обслуговування повітряного судна, а також копію обґрунтування щодо будь-яких відхилень від рекомендацій утримувача схвалення типової конструкції;

(C) організовувати перехідний огляд повітряного судна з попередньої програми технічного обслуговування;

(D) організовувати виконання усіх робіт з технічного обслуговування схваленою організацією з технічного обслуговування або, якщо це дозволено, незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування;

(E) організовувати виконання всіх застосовних директив льотної придатності;

(F) організовувати усунення всіх дефектів, виявлених під час проведення технічного обслуговування, перегляду льотної придатності або тих, про які повідомив власник, схваленою організацією з технічного обслуговування або, якщо це дозволено, незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування;

(G) координувати виконання планового технічного обслуговування, застосування директив льотної придатності, заміну компонентів з обмеженим ресурсом та вимог щодо оглядів компонентів;

(H) повідомляти власника щоразу, коли повітряне судно необхідно передати схваленій організації з технічного обслуговування або, якщо це дозволено, незалежному персоналу, який засвідчує технічне обслуговування;

(I) вести та зберігати всі технічні записи;

(iii) організовувати схвалення будь-якої модифікації повітряного судна відповідно до вимог Part-21, перш ніж її буде виконано;

(iv) організовувати схвалення будь-якого ремонту повітряного судна відповідно до вимог Part-21, перш ніж його буде виконано;

(v) повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про випадки ухилення власника від передачі повітряного судна договірній організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованій організації з льотної придатності на вимогу цієї організації;

(vi) повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про кожний випадок порушення умов цього договору;

(vii) забезпечувати вчасне виконання перегляду льотної придатності повітряного судна та видання сертифіката перегляду льотної придатності;

(viii) протягом 10 днів надсилати копію будь-якого виданого чи продовженого сертифіката перегляду льотної придатності компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації;

(ix) надавати всі звіти про події, передбачені застосовними правилами;

(x) повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання цього договору будь-якою із сторін.

(2) Обов'язки власника:

(i) мати загальне розуміння програми технічного обслуговування повітряного судна;

(ii) мати загальне розуміння цього додатка (Part-ML);

(iii) передавати повітряне судно для виконання технічного обслуговування як визначено договірною організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності;

(iv) не виконувати модифікації повітряного судна без попередньої консультації із договірною організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності;

(v) повідомляти договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності про всі роботи з технічного обслуговування, що були виконані, як виняток, без відома та не під контролем договірної організації з управління підтриманням льотної придатності або комбінованої організації з льотної придатності;

(vi) повідомляти договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності через формуляр про всі дефекти, виявлені під час експлуатації;

(vii) повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, про розірвання цього договору будь-якою із сторін;

(viii) повідомляти компетентний орган держави-члена, що є державою реєстрації, та договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності про продаж повітряного судна;

(ix) подавати всі звіти про події, передбачені застосовними правилами;

(x) регулярно інформувати договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності про години нальоту та будь-які інші дані щодо експлуатації, які стосуються повітряного судна, за домовленістю із договірною організацією з управління підтриманням льотної придатності або комбінованою організацією з льотної придатності;

(xi) вносити сертифікат передачі до експлуатації до формуляра, як зазначено в підпункті (c) ML.A.803 цього додатка, у разі виконання технічного обслуговування пілотом-власником;

(xii) інформувати договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності не пізніше ніж протягом 30 днів після виконання будь-якого завдання з технічного обслуговування, виконаного пілотом-власником.

Доповнення II
до додатка 5b 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"
(пункт 2 розділу III)

Доповнення II (Appendix II)
Обмежене технічне обслуговування, яке виконує пілот-власник

На доповнення до вимог, викладених у цьому додатку, пілот-власник має дотримуватись наступних базових принципів, перш ніж виконувати будь-яке завдання з технічного обслуговування:

(a) Компетентність та обов'язки

(1) Пілот-власник завжди є відповідальним за будь-яке технічне обслуговування, що він виконує.

(2) Пілот-власник повинен мати задовільний рівень компетенції для виконання завдання. Пілот-власник є відповідальним за ознайомлення зі стандартною практикою технічного обслуговування свого повітряного судна та з програмою технічного обслуговування.

(b) Завдання

Пілот-власник може виконувати прості візуальні огляди або перевірки загального стану на наявність явних пошкоджень та перевірку нормальної експлуатації планера, двигунів, систем і компонентів.

Завдання з технічного обслуговування не може передаватися в експлуатацію пілотом-власником, якщо виникає будь-яка з наступних умов:

(1) це є критичним завданням з технічного обслуговування;

(2) вимагається зняття головних компонентів або головного агрегату;

(3) завдання виконується відповідно до директиви льотної придатності (AD) або пункту обмежень льотної придатності (ALI), якщо це спеціально не обумовлюється в AD або ALI;

(4) вимагається використання спеціальних інструментів або відкаліброваних інструментів (за винятком динамометричного ключа та обтискного інструменту);

(5) вимагається використання випробувального обладнання або проведення спеціальних випробувань (наприклад, неруйнівний контроль (NDT), випробування систем або експлуатаційні перевірки обладнання авіоніки);

(6) завдання складається з будь-яких позапланових спеціальних оглядів (наприклад, перевірка після жорсткої посадки);

(7) завдання впливає на системи, що є важливими для експлуатації за правилами польотів за приладами (IFR);

(8) це є складним завданням з технічного обслуговування відповідно до доповнення III, або завданням з технічного обслуговування компонента відповідно до підпункту (a) або (b) ML.A.502 цього додатка;

(9) завдання є частиною 100-годинної / щорічної перевірки (у цих випадках завдання з технічного обслуговування поєднується з переглядом льотної придатності, що виконується організаціями з технічного обслуговування або незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування).

Критерії, зазначені в підпунктах (1) - (9), не можуть бути замінені менш обмежувальними інструкціями, виданими відповідно до програми технічного обслуговування повітряного судна, зазначеної в ML.A.302 цього додатка.

Будь-яке завдання, визначене у керівництві з льотної експлуатації повітряного судна (або інших керівництвах з експлуатації), наприклад підготовка повітряного судна до польоту (монтаж крила планера або передпольотний огляд, або монтаж гондоли, блоку пальників, паливних балонів та приєднання оболонки для аеростату, тощо), не вважається завданням з технічного обслуговування, а отже не вимагає оформлення сертифіката передачі до експлуатації. Тим не менш, особа, яка монтує ці компоненти, є відповідальною за забезпечення того, що ці компоненти дозволені для встановлення та знаходяться в придатному для експлуатації стані.

(c) Виконання завдань з технічного обслуговування пілотом-власником та записи

Пілот-власник має дотримуватися даних для технічного обслуговування, зазначених у ML.A.401 цього додатка, та вони мають бути завжди доступними під час виконання технічного обслуговування пілота-власника. Детальна інформація щодо даних, які використовував пілот-власник під час виконання технічного обслуговування, має бути внесена до сертифіката передачі до експлуатації відповідно до підпункту (d) ML.A.803 цього додатка.

Пілот-власник має повідомити договірну організацію з управління підтриманням льотної придатності або комбіновану організацію з льотної придатності (за наявності такого договору) про завершення завдань з технічного обслуговування пілотом-власником не пізніше ніж 30 днів після завершення виконання цих завдань відповідно до підпункту (a) ML.A.305 цього додатка.

Доповнення III
до додатка 5b 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"
(пункт 2 розділу III)

Доповнення III (Appendix III)
Складні завдання з технічного обслуговування, які не повинні передаватися до експлуатації пілотом-власником

Це доповнення становить складні завдання з технічного обслуговування, які згідно з доповненням II до цього додатка, не мають виконуватися пілотом-власником. Ці завдання мають передаватися до експлуатації або схваленою організацією з технічного обслуговування, або незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування:

(a) Модифікація, ремонт або заміна шляхом клепання, металізації, ламінування або зварювання будь-яких із частин планера повітряного судна:

(1) коробчаста балка/лонжерон;

(2) стрингер крила або елемент хорди;

(3) лонжерон;

(4) полиця лонжерона;

(5) елемент фермоподібної балки;

(6) стінка балки/лонжерона;

(7) елемент кіля чи скули фюзеляжу гідролітака або поплавка;

(8) гофрований елемент поверхні крила або хвостового оперення, що працює на стискання;

(9) головна нервюра крила;

(10) підкіс крила або хвостового оперення;

(11) рама кріплення двигуна;

(12) лонжерон чи каркас фюзеляжу;

(13) елемент бічного набору, поздовжнього набору чи шпангоута;

(14) опорний підкіс чи кронштейн сидіння;

(15) заміна направляючих сидіння;

(16) стійка чи підкіс шасі;

(17) вісь;

(18) колесо; та

(19) лижа чи основа лижі, за винятком заміни покриття, що забезпечує низький рівень тертя.

(b) Модифікація чи ремонт будь-якої з частин:

(1) обшивка повітряного судна чи обшивка поплавка повітряного судна, якщо виконання цієї роботи вимагає використання підставки/опори, фіксатора або стапеля;

(2) обшивка повітряного судна, що знаходиться під навантаженням внаслідок наддуву, якщо пошкодження обшивки становить понад 15 см (6 дюймів) у будь-якому напрямі;

(3) несуча частина системи керування, включаючи рульову колонку, педаль, вал, сектор, колінчатий важіль, вал трансмісії, штурвальна колонка та кронштейн, виготовлений методом штампування чи лиття, але за винятком:

(i) обтискування ремонтного з'єднання нахлистом або з'єднання тросів; та

(ii) заміни кінцевого з'єднання труби, що працює на стиснення-розтяжіння, яке приєднується шляхом клепання;

(4) будь-яка інша конструкція, що не перелічена в пункті (a), яку виробник визначив як основну конструкцію у керівництві з технічного обслуговування, керівництві з ремонту конструкції або в інструкціях з підтримання льотної придатності.

(c) Виконання таких робіт з технічного обслуговування на поршневому двигуні:

(1) демонтаж з подальшим складанням поршневого двигуна, крім випадків, коли:

(i) необхідно отримати доступ до блоків поршня/циліндра; або

(ii) зняти задню кришку приводу агрегатів для огляду та/або заміни блоків масляного насосу, коли така робота не передбачає знімання та повторне встановлення внутрішніх приводів;

(2) демонтаж та подальше складання редуктора;

(3) зварювання та паяння з'єднань, крім незначних зварювальних ремонтних робіт на агрегатах вихлопної системи, що виконується відповідним чином схваленим або уповноваженим зварником, але за винятком заміни компонентів;

(4) порушення цілісності окремих частин агрегатів, що постачаються для проведення стендових випробувань, крім заміни або регулювання агрегатів, які зазвичай замінюються або регулюються в процесі експлуатації.

(d) Балансування повітряного гвинта, за винятком:

(1) сертифікації статичного балансування, якщо це вимагається керівництвом з технічного обслуговування; та

(2) динамічного балансування встановлених повітряних гвинтів з використанням електронного обладнання для балансування, якщо це дозволяється керівництвом з технічного обслуговування або іншими схваленими даними з льотної придатності;

(e) Будь-яке додаткове завдання, яке вимагає:

(1) спеціалізованих інструментів, обладнання чи виробничих площ та засобів; або

(2) важливих координаційних процедур, що викликано значною тривалістю завдань та залученням декількох осіб.

Доповнення IV
до додатка 5b 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"
(пункт 2 розділу III)

Доповнення IV (Appendix IV)
Сертифікат перегляду льотної придатності (Форма 15c EASA)

ПРИМІТКА: особи та організації, які виконують перегляд льотної придатності разом з 100-годинним/щорічним оглядом, можуть використовувати зворотну сторону цієї форми для видачі сертифіката передачі до експлуатації, зазначеного в ML.A.801 цього додатка, що відповідає 100-годинному/щорічному огляду.

СЕРТИФІКАТ ПЕРЕГЛЯДУ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ
AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (ARC)
(для повітряних суден, що відповідають вимогам додатка 5b (Part-ML))
(for aircraft complying with Annex Vb (Part-ML))
Номер сертифіката: .....

ARC reference:

Відповідно до Повітряного кодексу України:
Pursuant to Air Code of Ukraine:

[НАЙМЕНУВАННЯ КОМПЕТЕНТНОГО ОРГАНУ]
[NAME OF THE COMPETENT AUTHORITY]
або / *or*

[НАЙМЕНУВАННЯ СХВАЛЕНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ, МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ТА НОМЕР СХВАЛЕННЯ]

[NAME OF APPROVED ORGANISATION, ADDRESS and APPROVAL REFERENCE]

або / *or*

[ПРІЗВИЩЕ, ВЛАСНЕ ІМ'Я ТА ПО БАТЬКОВІ (ЗА НАЯВНОСТІ) ПЕРСОНАЛУ, ЯКИЙ ЗАСВІДЧУЄ ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, ТА НОМЕР СВІДОЦТВА PART-66 (АБО НАЦІОНАЛЬНОГО ЕКВІВАЛЕНТУ)]

[FULL NAME OF THE CERTIFYING STAFF AND PART-66 LICENCE NUMBER (OR NATIONAL EQUIVALENT)]

цим засвідчує, що було здійснено перегляд льотної придатності у відповідності з Авіаційними правилами України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" наступного повітряного судна:

hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" on the following aircraft:

Виробник повітряного судна: ..... Позначення виробником: .....
Aircraft manufacturer: *Manufacturer's designation:*

Реєстрація повітряного судна: ..... Серійний номер повітряного судна: .....
Aircraft registration: *Aircraft serial number:*

і зазначене повітряне судно вважається льотнопридатним на час перегляду.

and this aircraft is considered airworthy at the time of the review.

Дата видання: ..... Дата закінчення терміну дії: .....
Date of issue: *Date of expiry:*

Години нальоту планера (FH) на дату перегляду (*): .....
Airframe flight hours (FH) at date of review (*):

Підпис: ..... Номер повноваження (якщо доречно): .....
Signed: *Authorisation No (if applicable):*

1-е Подовження: повітряне судно відповідає умовам ML.A.901(c) додатка 5b (Part-ML).

1st Extension: the aircraft complies with the conditions of point ML.A.901(c) of Annex Vb (Part-ML).

Дата видання: ..... Дата закінчення терміну дії: .....
Date of issue: *Date of expiry:*

Години нальоту планера (FH) на дату видачі (*): .....
Airframe flight hours (FH) at date of issue (*):

Підпис: ..... Номер повноваження: .....
Signed: *Authorisation No:*

Найменування компанії: ..... Номер схвалення: .....
Company name: *Approval reference:*

2-е Подовження: повітряне судно відповідає умовам ML.A.901(c) додатка 5b (Part-ML).
2st Extension: the aircraft complies with the conditions of point ML.A.901(c) of Annex Vb (Part-ML).

Дата видання: ..... Дата закінчення терміну дії: .....
Date of issue: *Date of expiry:*
Години нальоту планера (FH) на дату видачі (*): .....
Airframe flight hours (FH) at date of issue (*):
Підпис: ..... Номер повноваження: .....
Signed: *Authorisation No:*
Найменування компанії: ..... Номер схвалення: .....
Company name: *Approval reference:*

Форма 15c EASA, Видання 3 (*EASA Form 15c, Issue 3*)

_____
(*) Крім аеростатів та дирижаблів.

_____

Додаток 5c
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"
(пункт 1 розділу IV)

Додаток 5c (Annex Vc)

Частина-CAMO (Part-CAMO)

Зміст

Розділ A - Вимоги до організації

CAMO.A.005. Сфера застосування

CAMO.A.105. Компетентний орган

CAMO.A.115. Заявка на сертифікат організації

CAMO.A.120. Методи відповідності

CAMO.A.125. Умови схвалення та привілеї

CAMO.A.130. Зміни в організації

CAMO.A.135. Підтримання схвалення

CAMO.A.140. Доступ

CAMO.A.150. Недоліки

CAMO.A.155. Негайна реакція на проблему з безпеки польотів

CAMO.A.160. Звітування про події

CAMO.A.200. Система управління

CAMO.A.202. Схема внутрішнього звітування з безпеки

CAMO.A.205. Передача робіт за підрядом та субпідрядом

CAMO.A.215. Виробничі площі та засоби

CAMO.A.220. Ведення записів

CAMO.A.300. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (CAME)

CAMO.A.305. Вимоги до персоналу

CAMO.A.310. Кваліфікація персоналу з перегляду льотної придатності

CAMO.A.315. Управління підтриманням льотної придатності

CAMO.A.320. Перегляд льотної придатності

CAMO.A.325. Дані з управління підтриманням льотної придатності

Розділ B - Вимоги до компетентного органу

CAMO.B.005. Сфера застосування

CAMO.B.115. Документація з нагляду

CAMO.B.120. Методи відповідності

CAMO.B.125. Надання інформації Агентству

CAMO.B.135. Негайна реакція на проблему з безпеки польотів

CAMO.B.200. Система управління

CAMO.B.205. Розподіл завдань кваліфікованим організаціям

CAMO.B.210. Зміни в системі управління

CAMO.B.220. Ведення записів

CAMO.B.300. Принципи нагляду

CAMO.B.305. Програма нагляду

CAMO.B.310. Процедура первинного схвалення

CAMO.B.330. Зміни

CAMO.B.350. Недоліки та коригувальні дії

CAMO.B.355. Зупинення, обмеження та припинення

Доповнення I. Сертифікат організації з управління підтриманням льотної придатності - Форма 14 EASA

Розділ A - Вимоги до організації

CAMO.A.005. Сфера застосування

Цей розділ встановлює вимоги, яким має відповідати організація з метою отримання чи підтримання сертифіката для управління підтриманням льотної придатності повітряних суден та компонентів, призначених для встановлення на них.

CAMO.A.105. Компетентний орган

Для потреб цього додатка (Part-CAMO) компетентним органом є:

(a) уповноважений орган з питань цивільної авіації;

(b) Не застосовується;

(c) Агентство, якщо основне місце здійснення діяльності організації розташоване в третій країні.

CAMO.A.115. Заявка на сертифікат організації

(a) Заявка на сертифікат або зміну існуючого сертифіката згідно з цим додатком має подаватися за формою та у порядку, встановлених компетентним органом, з урахуванням застосовних вимог додатка 1 (Part-M), додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил та цього додатка.

(b) Заявники з метою первинного отримання сертифіката схвалення відповідно до цього додатка мають надати компетентному органу:

1) результати попереднього аудиту, проведеного організацією відповідно до застосовних вимог, передбачених додатком 1 (Part-M), додатком 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил та цим додатком;

2) документацію, що демонструє, як вони будуть відповідати вимогам, що встановлені цими Авіаційними правилами.

Така документація має містити, як зазначено у CAMO.A.130 цього додатка, процедуру, що описує, яким чином зміни, які не потребують попереднього схвалення, будуть управлятися та повідомлятися компетентному органу.

CAMO.A.120. Методи відповідності

(a) Організація може використовувати альтернативні методи відповідності до АМС, прийнятим Агентством, для встановлення відповідності Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

(b) Коли організація бажає використати альтернативний метод відповідності, вона повинна перед його використанням надати компетентному органу повний опис альтернативних методів відповідності. Цей опис повинен включати будь-які ревізії керівництв чи процедур, які можуть бути актуальними, а також оцінку, що демонструє відповідність Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

Організація може використовувати ці альтернативні методи відповідності за умови попереднього схвалення компетентним органом та після отримання повідомлення, передбаченого CAMO.B.120 цього додатка.

CAMO.A.125. Умови схвалення та привілеї

(a) Схвалення зазначається у сертифікаті, який визначений у доповненні I до цього додатка (Part-CAMO), і видається компетентним органом.

(b) Незважаючи на підпункт (a) цього пункту, у випадку авіаперевізників, схвалення має бути частиною сертифіката експлуатанта, виданого компетентним органом для повітряних суден, що експлуатуються.

(c) Обсяг робіт має бути визначений у керівництві з управління підтриманням льотної придатності (CAME) відповідно до CAMO.A.300 цього додатка.

(d) Організація, схвалена відповідно до цього додатка, може:

(1) виконувати управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, які зазначені у сертифікаті, за винятком тих, що використовуються авіаперевізниками;

(2) виконувати управління підтриманням льотної придатності повітряних суден, які використовуються авіаперевізниками, які зазначені як у сертифікаті відповідно до цього додатка, так і у сертифікаті експлуатанта (AOC);

(3) організовувати виконання обмежених завдань з підтримання льотної придатності з будь-якою субпідрядною організацією, яка працює під її системою управління та зазначена у сертифікаті;

(4) продовжувати сертифікат перегляду льотної придатності відповідно до умов M.A.901 (f) додатка 1 (Part-M) або ML.A.901 (c) додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно);

(5) схвалювати програми технічного обслуговування повітряних суден відповідно до підпункту (b) (2) ML.A.302 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил для повітряних суден, управління яких здійснюється відповідно до додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил.

(e) Організація, яка схвалена відповідно до цього додатка та має основне місце діяльності, розташоване в одній із держав-членів, може додатково бути схваленою на проведення переглядів льотної придатності відповідно до M.A.901 додатка 1 (Part-M) або ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) та:

(1) видавати відповідний сертифікат перегляду льотної придатності і продовжувати своєчасно його дію відповідно до умов M.A.901 (c) (2) та M.A.901 (e) (2) додатка 1 (Part-M) або ML.A.901 (c) додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно);

(2) надавати рекомендацію щодо перегляду льотної придатності компетентному органу держави-члена, що є державою реєстрації, відповідно до умов підпункту (d) M.A.901 або підпункту (b) M.A.904 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

(f) Організація, яка має привілеї, зазначені в підпункті (e) цього пункту, може бути додатково схвалена на видачу дозволу на виконання польотів відповідно до 21.A.711 (d) Part-21 для конкретних повітряних суден, для яких організація схвалена видавати сертифікат перегляду льотної придатності, у разі якщо організація проводить перевірку на відповідність схваленим умовам польоту за умови відповідної процедури в керівництві з управління підтриманням льотної придатності, зазначеної у CAMO.A.300 цього додатка.

CAMO.A.130. Зміни в організації

(a) Наступні зміни в організації потребують попереднього схвалення:

(1) зміни, що впливають на обсяг сертифікату або умов схвалення організації;

(2) зміни персоналу, призначеного відповідно до підпунктів (a) (3) - (a) (5) та (b) (2) CAMO.A.305 цього додатка;

(3) зміни в підпорядкованості між персоналом, призначеним відповідно до підпунктів (a) (3) - (a) (5) та (b) (2) CAMO.A.305 цього додатка, та відповідальним керівником;

(4) процедура стосовно змін, що не потребують попереднього схвалення, зазначена у підпункті (c) цього пункту.

(b) Для будь-яких змін, що потребують попереднього схвалення відповідно до Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього, організація має подати заявку і отримати схвалення, видане компетентним органом. Заявка подається до того, як відбудеться така зміна, щоб дати можливість компетентному органу визначити постійну відповідність Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього, і, за необхідності, внести зміни до сертифікату організації та пов'язаних з ним умов схвалення.

Організація має надати компетентному органу будь-яку відповідну документацію.

Зміна може бути впроваджена лише після отримання офіційного схвалення компетентного органу відповідно до CAMO.B.330 цього додатка.

Під час таких змін (як застосовно) організація має здійснювати діяльність відповідно до умов, встановлених компетентним органом.

(c) Усі зміни, які не потребують попереднього схвалення, повинні управлятися та повідомлятися компетентному органу, як визначено у процедурі, зазначеній у підпункті (b) CAMO.A.115 цього додатка, та повинні бути схвалені компетентним органом відповідно до підпункту (h) CAMO.B.310 цього додатка.

CAMO.A.135. Підтримання схвалення

(a) Сертифікат має залишатися чинним при дотриманні всіх наступних умов:

(1) організація і надалі відповідає вимогам Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього, з урахуванням положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків, як зазначено в CAMO.B.350 цього додатка;

(2) компетентному органу надано доступ до організації, як зазначено у CAMO.A.140 цього додатка;

(3) сертифікат не було здано або припинено дію.

(b) У випадку авіаперевізників, закінчення, припинення або зупинення дії сертифіката експлуатанта (AOC) робить недійсним сертифікат організації автоматично до конкретних повітряних суден, зазначених у сертифікаті експлуатанта (AOC), якщо інше чітко не визначено компетентним органом.

(c) У разі припинення або здавання схвалення, сертифікат без затримки підлягає поверненню компетентному органу.

CAMO.A.140. Доступ

З метою визначення відповідності застосовним вимогам Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього, організація має надавати доступ у будь-який час до будь-яких виробничих площ та засобів, повітряних суден, документів, записів, даних, процедур або будь-яких інших матеріалів, що стосуються її діяльності, яка підлягає сертифікації, незалежно від того, чи передано виконання робіт за підрядом або субпідрядом, будь-якій особі, уповноваженій одним з наступних органів:

(a) компетентним органом, визначеним у CAMO.A.105 цього додатка;

(b) органом, що діє відповідно до підпункту (d) CAMO.B.300 або підпункту (e) CAMO.B.300 цього додатка.

CAMO.A.150. Недоліки

(a) Після отримання повідомлення про недоліки відповідно до CAMO.B.350 цього додатка, організація має:

(1) виявити першопричину або причини та сприяючі фактори появи невідповідності;

(2) визначити план коригувальних дій;

(3) продемонструвати реалізацію коригувальних дій, які задовільнять компетентний орган.

(b) Дії, зазначені у підпунктах (a) (1), (a) (2) та (a) (3), повинні здійснюватися протягом періоду, погодженого з цим компетентним органом, як визначено у CAMO.B.350 цього додатка.

CAMO.A.155. Негайна реакція на проблему з безпеки польотів

Організація має впроваджувати:

(a) будь-які заходи з безпеки польотів, виконання яких вимагається компетентним органом відповідно до CAMO.B.135 цього додатка;

(b) будь-яку відповідну обов'язкову інформацію щодо безпеки польотів, видану Агентством.

CAMO.A.160. Звітування про події

(a) В рамках своєї системи управління організація має впровадити систему звітування про події, яка відповідає вимогам, визначеним у Авіаційних правилах України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів".

(b) Не виключаючи вимоги підпункту (a), організація має забезпечити, щоб будь-який інцидент, несправність, технічний дефект, перевищення технічних обмежень, подія, яка б висвітлювала неточну, неповну або неоднозначну інформацію, що міститься у даних, встановлених відповідно до

Part-21, або інша нестандартна обставина, яка загрожує або може загрожувати безпечній експлуатації повітряного судна, і не призвела до авіаційної події або серйозного інциденту, повідомлялися компетентному органу та організації, відповідальній за конструкцію повітряного судна.

(c) Не виключаючи вимоги Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", звіти, зазначені в підпунктах (a) та (b) цього пункту, повинні надсилатися за формою та у порядку, встановленому компетентним органом, і мають містити всю відповідну інформацію щодо такого стану, відому організації.

(d) Звіти мають бути оформлені якомога скоріше, але в будь-якому випадку не пізніше 72 годин з моменту виявлення організацією стану, якого стосується звіт, крім випадку, коли цьому перешкоджають виняткові обставини.

(e) Якщо доречно, організація має складати звіт про подальші дії, щоб надати детальну інформацію про дії, яких вона має намір вжити для попередження виникнення схожих подій у майбутньому, як тільки такі дії будуть визначені. Цей звіт має бути виконаним за формою та у порядку, встановленому компетентним органом.

CAMO.A.200. Система управління

(a) Організація має створити, впровадити та підтримувати систему управління, яка включає:

(1) чітко визначені межі відповідальності та підзвітності по всій організації, включаючи пряму підзвітність щодо безпеки польотів відповідального керівника;

(2) опис загальної філософії та принципів організації щодо безпеки польотів, які розглядаються у політиці з безпеки польотів;

(3) виявлення загроз безпеці авіації, пов'язаних з діяльністю організації, їх оцінка та управління пов'язаними з ними ризиками, включаючи вжиття заходів для зменшення ризиків та перевірку їх ефективності;

(4) підтримання рівня підготовки та компетенції персоналу для виконання своїх завдань;

(5) документацію щодо всіх ключових процесів системи управління, включаючи процес доведення до відома персоналу їх обов'язків та порядок внесення змін до цієї документації;

(6) функцію моніторингу відповідності організації відповідним вимогам. Моніторинг відповідності має включати систему зворотного зв'язку щодо доведення недоліків відповідальному керівнику для забезпечення ефективного впровадження необхідних коригувальних дій;

(7) будь-які додаткові вимоги, встановлені цими Авіаційними правилами.

(b) Система управління має відповідати розміру організації, характеру та складності її діяльності з урахуванням загроз та пов'язаних з ними ризиків, притаманних цій діяльності.

(c) Якщо організація має один або більше додаткових сертифікатів організації в межах Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього, система управління може бути інтегрована з системою, яка вимагається згідно з додатковим(и)

сертифікатом(ами).

(d) Незважаючи на положення підпункту (c) цього пункту, у випадку авіаперевізників система управління, передбачена цим додатком, повинна бути невід'ємною частиною системи управління експлуатанта.

CAMO.A.202. Схема внутрішнього звітування з безпеки польотів

(a) У складі своєї системи управління організація має впровадити схему внутрішнього звітування з безпеки польотів, щоб забезпечити збір та оцінку таких подій, про які слід повідомляти згідно з CAMO.A.160 цього додатка.

(b) Схема також має забезпечувати збір та оцінку таких помилок, неточностей та загроз, про які повідомляється внутрішньо і які не підпадають під підпункт (a) цього пункту.

(c) За допомогою цієї схеми організація має:

(1) визначити причини та фактори, що сприяють виникненню будь-яких помилок, неточностей та загроз, про які повідомляється, та опрацьовувати їх як частину управління ризиками з безпеки польотів відповідно до підпункту (a) (3) CAMO.A.200 цього додатка;

(2) забезпечити оцінку всієї відомої, доречної інформації, що стосується помилок, неможливості дотримання процедур, неточностей, загроз та способу розповсюдження інформації (як необхідно).

(d) Організація має забезпечувати доступ до своєї схеми внутрішнього звітування з безпеки польотів будь-якій субпідрядній організації.

(e) Організація має співпрацювати в частині розслідувань з безпеки польотів з будь-якою іншою організацією, яка зробила значний внесок у безпеку польотів власної діяльності з управління підтриманням льотної придатності.

CAMO.A.205. Передача робіт за підрядом та субпідрядом

(a) Організація має забезпечити, щоб при передачі технічного обслуговування за підрядом або при субпідряді будь-якої частини своєї діяльності з управління підтриманням льотної придатності:

(1) ця діяльність відповідає застосовним вимогам; та

(2) будь-які загрози безпеці авіації, пов'язані з передачею робіт за підрядом чи субпідрядом, розглядаються як частина системи управління організації.

(b) Якщо організація передає за субпідрядом будь-яку частину своєї діяльності з управління підтриманням льотної придатності іншій організації, субпідрядна організація має працювати під схваленням організації. Організація має забезпечити доступ компетентного органу до субпідрядної організації для підтвердження підтримання відповідності застосовним вимогам.

CAMO.A.215. Виробничі площі та засоби

Організація має забезпечити комфортні офісні приміщення з відповідним розташуванням для персоналу, визначеного у CAMO.A.305 цього додатка.

CAMO.A.220. Ведення записів

(a) Записи з управління підтриманням льотної придатності

(1) Організація має забезпечити зберігання записів, передбачених M.A.305 додатка 1 (Part-M), ML.A.305 додатка 5b (Part-ML), та (якщо застосовно) M.A.306 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил.

(2) Організація має вести докладні записи про виконані роботи.

(3) Якщо організація має привілеї, зазначені в підпункту (e) CAMO.A.125 цього додатка, вона має зберігати копію кожного виданого або продовженого сертифіката перегляду льотної придатності та рекомендації (як застосовно) з усіма підтвердними документами. Також організація має зберігати копію будь-якого сертифіката перегляду льотної придатності, який вона продовжила відповідно до привілеїв, зазначених у підпункті (d) (4) CAMO.A.125 цього додатка.

(4) Якщо організація має привілеї, зазначені в підпункті (f) CAMO.A.125 цього додатка, вона має зберігати копію кожного дозволу на виконання польотів, виданого відповідно до положень 21.A.729 Part-21.

(5) Організація має зберігати копії всіх записів, зазначених у підпунктах (a) (2) - (a) (4) цього пункту, 3 роки після того, як відповідальність за повітряне судно відповідно до M.A.201 додатка 1 (Part-M) або ML.A.201 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил буде назавжди передана іншій особі чи організації.

(6) У разі припинення діяльності організації всі записи, що зберігаються, мають бути передані власнику повітряного судна.

(b) Система управління, записи щодо підряду та субпідряду

(1) Організація має забезпечити зберігання наступних записів:

(i) записи ключових процесів системи управління, визначені в CAMO.A.200 цього додатка;

(ii) договори, як підрядні, так і субпідрядні, як визначено у CAMO.A.205 цього додатка;

(2) Записи системи управління, а також будь-які договори відповідно до CAMO.A.205 цього додатка, мають зберігатися протягом як мінімум 5 років.

(c) Записи персоналу

(1) Організація має забезпечити зберігання наступних записів:

(i) записи про кваліфікацію та досвід персоналу, який бере участь в управлінні підтриманням льотної придатності, моніторингу відповідності та управлінні безпекою польотів;

(ii) записи про кваліфікацію та досвід всього персоналу з перегляду льотної придатності, а також персоналу, який видає рекомендації та дозволи на виконання польотів.

(2) Записи про весь персонал з перегляду льотної придатності, персонал, який видає рекомендації, та персонал, який видає дозволи на виконання польотів, мають включати детальну інформацію щодо будь-якої відповідної кваліфікації разом із стислим описом відповідного досвіду та підготовки з управління підтриманням льотної придатності, та копію повноваження.

(3) Записи персоналу мають зберігатися до тих пір, поки людина працює в організації, і протягом 3 років після того, як особа покинула організацію.

(d) Організація має запровадити систему ведення записів, яка дозволяє забезпечити належне зберігання та надійну простежуваність всіх розроблених заходів.

(e) Формат записів має бути визначений у процедурах організації.

(f) Записи мають зберігатися таким чином, щоб забезпечити їхній захист від пошкодження, зміни чи викрадення.

CAMO.A.300. Керівництво з управління підтриманням льотної придатності (CAME)

(a) Організація має надати компетентному органу керівництво з управління підтриманням льотної придатності та, якщо застосовно, будь-які пов'язані керівництва та процедури, що містять таку інформацію:

(1) заяву, підписану відповідальним керівником, яка підтверджує, що організація буде постійно працювати відповідно до вимог цього додатка (Part-CAMO), додатка 1 (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) до цих Авіаційних правил та відповідно до схваленого керівництва з управління підтриманням льотної придатності. Якщо відповідальний керівник не є головним виконавчим директором організації, то такий головний виконавчий директор повинен також підписати заяву;

(2) політику з безпеки польотів організації, визначену у підпункті (a) (2) CAMO.A.200 цього додатка;

(3) обсяг робіт організації, що відповідає умовам схвалення;

(4) загальний опис трудових ресурсів та існуючої системи планування наявності персоналу, як вимагається підпунктом (d) CAMO.A.305 цього додатка;

(5) посаду(-и) та прізвище(-а) особи(осіб), зазначеної(их) у підпунктах (a) (3) - (a) (5), (b) (2) та (f) CAMO.A.305 цього додатка;

(6) обов'язки, підпорядкованість, відповідальність та повноваження осіб, призначених згідно з підпунктами (a) (3) - (a) (5), (b) (2), (e) та (f) CAMO.A.305 цього додатка;

(7) структуру організації із зазначенням підпорядкованості та обов'язків усіх осіб, призначених відповідно до підпунктів (a) (3) - (a) (5), (b) (2), (e) та (f) CAMO.A.305, та пов'язану з підпунктом (a) (1) CAMO.A.200 цього додатка;

(8) перелік персоналу, який уповноважений видавати сертифікати перегляду льотної придатності або рекомендації, зазначені у підпункті (e) CAMO.A.305 цього додатка із зазначенням, де це застосовно, персоналу, уповноваженого видавати дозволи на виконання польотів відповідно до підпункту (c) CAMO.A.125 цього додатка;

(9) загальний опис та місцезнаходження виробничих площ та засобів;

(10) опис схеми внутрішнього звітування з безпеки польотів, що вимагається CAMO.A.202 цього додатка;

(11) процедури, що визначають як організація забезпечує відповідність вимогам цього додатка (Part-CAMO), додатка 1 (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) включаючи, зокрема:

(i) документацію ключових процесів системи управління відповідно до CAMO.A.200 цього додатка;

(ii) процедури, які визначають як організація контролює будь-яку підрядну чи субпідрядну діяльність, як вимагається CAMO.A.205 та підпунктом (c) CAMO.A.315 цього додатка;

(iii) процедури управління підтриманням льотної придатності, перегляду льотної придатності та дозволу на виконання польотів (як застосовно);

(iv) процедуру, що визначає обсяг змін, які не потребують попереднього схвалення, та описує яким чином ці зміни будуть управлятися та повідомлятися відповідно до підпункту (b) CAMO.A.115 та підпункту (c) CAMO.A.130 цього додатка;

(v) процедури внесення змін до керівництва з управління підтриманням льотної придатності.

(12) перелік схвалених програм технічного обслуговування повітряних суден щодо тих повітряних суден, для яких існує договір з управління підтриманням льотної придатності відповідно до M.A.201 додатка 1 (Part-M) або ML.A.201 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил;

(13) перелік договорів на технічне обслуговування відповідно до підпункту (c) CAMO.A.315 цього додатка;

(14) перелік схвалених на даний момент альтернативних методів відповідності.

(b) Первинне видання керівництва з управління підтриманням льотної придатності має бути схвалене компетентним органом. До нього мають вноситися зміни у разі необхідності, для підтримання інформації, що міститься в ньому в актуальному стані.

(c) Зміни до керівництва з управління підтриманням льотної придатності мають управлятися як визначено у процедурах, зазначених у підпунктах (a) (11) (iv) та (a) (11) (v) цього пункту. Будь-які зміни, не включені до обсягу процедури, зазначеної у підпункті (a) (11) (iv) цього пункту, а також зміни, перелічені в підпункті (a) CAMO.A.130 цього додатка, мають бути схвалені компетентним органом.

CAMO.A.305. Вимоги до персоналу

(a) Організація має призначити відповідального керівника, який має корпоративні повноваження щодо забезпечення фінансування та виконання всієї діяльності з управління підтриманням льотної придатності відповідно до Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього. Відповідальний керівник має:

(1) забезпечити наявність усіх необхідних ресурсів для управління підтриманням льотної придатності відповідно до цього додатка (Part-CAMO), додатка 1 (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) для підтримання сертифіката схвалення організації;

(2) впровадити та сприяти політиці з безпеки польотів, визначеній у CAMO.A.200 цього додатка;

(3) призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить забезпечення постійної відповідності організації застосовним вимогам з управління підтриманням льотної придатності, перегляду льотної придатності та дозволу на виконання польотів згідно до вимогами цього додатка (Part-CAMO), додатка 1 (Part-M) та додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил;

(4) призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить управління функцією моніторингу відповідності, як частиною системи управління;

(5) призначити особу або групу осіб, до обов'язків яких входить управління розробкою, адмініструванням та обслуговуванням ефективних процесів управління безпекою польотів, як частиною системи управління;

(6) забезпечити, щоб особа або група осіб, призначені відповідно до підпунктів (a) (3) - (a) (5) та (b) (2) CAMO.A.305 цього додатка, мають прямий доступ до нього з метою належного інформування щодо питань відповідності та безпеки польотів;

(7) продемонструвати базове розуміння цих Авіаційних правил.

(b) Для організацій, які також схвалені як авіаперевізники, відповідальний керівник, крім того, має:

(1) бути особою, призначеною як відповідальний керівник авіаперевізника відповідно до підпункту (a) ORO.GEN.210 додатка III (Part-ORO) до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації";

(2) призначити особу, відповідальну за управління та нагляд за підтриманням льотної придатності, яка не повинна працювати в організації, схваленій відповідно до додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил, з якою експлуатантом укладений договір, якщо інше не погоджено компетентним органом.

(c) Особа або особи, призначені відповідно до підпунктів (a) (3) - (a) (5) та (b) (2) CAMO.A.305 цього додатка, повинні продемонструвати відповідні знання, підготовку та задовільний досвід, пов'язаний з управлінням підтримання льотної придатності повітряних суден, та продемонструвати практичні знання цих Авіаційних правил. Така(і) особа(и) має(ють) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.

(d) Організація повинна мати впроваджену систему планування наявності персоналу для забезпечення організації достатньою кількістю кваліфікованого персоналу для планування, виконання, нагляду, інспекції та моніторингу діяльності організації відповідно до умов схвалення.

(e) Щоб бути схваленою для проведення переглядів льотної придатності або видачі рекомендацій відповідно до підпункту (e) CAMO.A.125 цього додатка та (якщо застосовно) видачі дозволів на виконання польотів відповідно до підпункту (f) CAMO.A.125 цього додатка, організація повинна мати персонал з перегляду льотної придатності, кваліфікований та уповноважений відповідно до CAMO.A.310 цього додатка.

(f) Для організацій, які продовжують сертифікати перегляду льотної придатності відповідно до підпункту (d) (4) CAMO.A.125 цього додатка, організація має призначити осіб, уповноважених на цю діяльність.

(g) Організація має визначити та контролювати компетенцію персоналу, який бере участь у моніторингу відповідності, управлінні безпекою польотів, управлінні підтриманням льотної придатності, перегляді льотної придатності або видачі рекомендації та (якщо застосовно) видачі дозволів на виконання польотів відповідно до процедур та стандарту, погодженого компетентним органом. Додатково до необхідних знань, пов'язаних з функціональними обов'язками, компетенція має включати розуміння принципів управління безпекою польотів та людського фактору, що відповідають функціям та обов'язкам особи в організації.

CAMO.A.310. Кваліфікація персоналу з перегляду льотної придатності

(a) Персонал з перегляду льотної придатності, який видає сертифікати перегляду льотної придатності або рекомендації відповідно до підпункту (e) CAMO.A.125 цього додатка та (якщо застосовно) дозволи на виконання польотів відповідно до вимог підпункту (f) CAMO.A.125 цього додатка, повинен мати:

(1) щонайменше 5 років досвіду з підтримання льотної придатності;

(2) відповідне свідоцтво згідно з додатком 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил або авіаційну освіту чи її національний еквівалент;

(3) формальну підготовку з технічного обслуговування авіаційної техніки;

(4) посаду у схваленій організації з відповідними обов'язками.

(b) Незважаючи на підпункти (a) (1), (a) (3) та (a) (4) цього пункту, вимоги, викладені у підпункті (a) (2), можуть бути замінені п'ятирічним досвідом з підтримання льотної придатності на додаток до вимог, викладених у підпункті (a) (1).

(c) Персонал з перегляду льотної придатності, призначений організацією, може бути уповноважений організацією лише тоді, коли він офіційно прийнятий компетентним органом після успішного проведення перегляду льотної придатності під наглядом компетентного органу або під наглядом персоналу з перегляду льотної придатності організації відповідно до процедур, схвалених компетентним органом у складі керівництва з управління підтриманням льотної придатності (CAME).

(d) Організація має забезпечити демонстрацію персоналом з перегляду льотної придатності повітряних суден відповідного недавнього досвіду з управління підтриманням льотною придатністю.

CAMO.A.315. Управління підтриманням льотної придатності

(a) Організація має забезпечити виконання усієї діяльності з управління підтриманням льотної придатності відповідно до підчастини C розділу A додатка 1 (Part-M) або підчастини C розділу A додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

(b) Для кожного повітряного судна, що знаходиться під управлінням, організація зокрема має:

(1) забезпечити розробку та контроль програми технічного обслуговування повітряного судна, включаючи будь-яку застосовну програму надійності, відповідно до вимог M.A.302 додатка 1 (Part-M) або ML.A.302 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно);

(2) для повітряних суден, які не використовуються авіаперевізниками, надати копію програми технічного обслуговування повітряного судна власнику або експлуатанту, який є відповідальним згідно з M.A.201 додатка 1 (Part-M) або ML.A.201 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно);

(3) переконатися, що дані, використані для будь-яких модифікацій та ремонтів, відповідають M.A.304 додатка 1 (Part-M) або ML.A.304 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно);

(4) для всіх оснащених двигуном повітряних суден складної конструкції або повітряних суден, які використовуються авіаперевізниками, впровадити процедуру оцінки необов'язкових модифікацій та/або оглядів та прийняття рішення щодо їх застосування, використовуючи процес управління ризиками з безпеки польотів організації, як вимагається згідно з підпунктом (a) (3) CAMO.A.200 цього додатка;

(5) забезпечити передачу повітряного судна, двигуна(ів), повітряного гвинта(ів) та їх компонентів до належним чином схваленої організації з технічного обслуговування відповідно до підчастини F додатка 1 (Part-M), додатка 2 (Part-145) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, коли це необхідно;

(6) замовляти технічне обслуговування, здійснювати нагляд за діяльністю та координувати відповідні рішення щоб забезпечити, що будь-яке технічне обслуговування виконується і засвідчується належним чином для встановлення льотної придатності повітряних суден.

(c) Якщо організація не схвалена належним чином відповідно до підчастини F додатка 1 (Part-M), додатка 2 (Part-145) або додатка 5d (Part-CAO) до цих Авіаційних правил, вона після консультації з експлуатантом має управляти письмовими договорами з технічного обслуговування, що вимагаються підпунктами (e) (3), (f) (3), (g) (3) та (h) (3) M.A.201 додатка 1 (Part-M) або ML.A.201 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, для забезпечення того, що:

(1) весь обсяг робіт з технічного обслуговування зрештою виконаний належним чином схваленою організацією з технічного обслуговування;

(2) функції, що вимагаються підпунктами (b), (c), (f) та (g) M.A.301 додатка 1 (Part-M) або ML.A.301 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно), чітко визначені.

(d) Незважаючи на підпункт (c) цього пункту, договір може бути укладений у формі окремих замовлень на проведення робіт, переданих до організації з технічного обслуговування, у разі:

(1) необхідності проведення позапланового лінійного технічного обслуговування повітряного судна;

(2) виконання технічного обслуговування компонента, включаючи технічне обслуговування двигуна і повітряного гвинта (як застосовно).

(e) Організація має забезпечити, щоб людські фактори та обмеження людини були враховані в процесі управління підтриманням льотної придатності, включаючи всю підрядну та субпідрядну діяльність.

CAMO.A.320. Перегляд льотної придатності

Якщо організація, схвалена відповідно до підпункту (e) CAMO.A.125 цього додатка, виконує перегляди льотної придатності, вони мають бути виконані відповідно до M.A.901 додатка 1 (Part-M) або ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

CAMO.A.325. Дані з управління підтриманням льотної придатності

Для виконання завдань з підтримання льотної придатності, передбачених CAMO.A.315 цього додатка (Part-CAMO), організація повинна мати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування відповідно до M.A.401 додатка 1 (Part-M) або ML.A.401 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно). Такі дані можуть бути надані власником або експлуатантом за умови укладення відповідного договору з таким власником або експлуатантом. У такому разі організація з управління підтриманням льотної придатності має зберігати такі дані лише протягом терміну дії договору, окрім випадків, коли інше вимагається підпунктом (a) CAMO.A.220 цього додатка.

Розділ B - Вимоги до компетентного органу

CAMO.B.005. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги та вимоги до системи управління, яких має дотримуватися компетентний орган, який є відповідальним за застосування та забезпечення дотримання положень розділу A цього додатка (Part-CAMO).

CAMO.B.115. Документація з нагляду

Компетентний орган має надати всі законодавчі акти України, стандарти, авіаційні правила України, технічні публікації та пов'язані з ними документи відповідному персоналу для того, щоб він міг виконувати свої завдання та обов'язки.

CAMO.B.120. Методи відповідності

(a) Агентство розробляє прийнятні методи відповідності (AMC), які можуть бути використані для встановлення відповідності Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

(b) Для демонстрації відповідності Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього, можуть використовуватися альтернативні методи відповідності.

(c) Компетентний орган має впровадити систему для послідовної оцінки того, що всі альтернативні методи відповідності, що використовуються ним або організаціями, які знаходяться під його наглядом, дозволяють встановити відповідність Повітряному кодексу України та іншим

нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

(d) Компетентний орган має оцінювати всі альтернативні методи відповідності, запропоновані організацією, відповідно до CAMO.A.120 цього додатка шляхом аналізу наданої документації та, якщо вважається необхідним, проведення перевірки організації.

Якщо компетентний орган встановить, що альтернативні методи відповідності відповідають Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього, він має без зайвих затримок:

(1) повідомити заявника про те, що альтернативні методи відповідності можуть використовуватися, і, якщо це застосовно, внести відповідні зміни до схвалення чи сертифіката заявника;

(2) повідомити Агентство про їх зміст, включаючи копії всієї пов'язаної документації.

(e) Якщо компетентний орган використовує альтернативні методи відповідності, щоб досягти дотримання вимог Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього, він має:

(1) зробити їх доступними для всіх організацій та осіб, що знаходяться під його наглядом;

(2) без зайвих затримок повідомити про це Агентство.

Компетентний орган має надати Агентству повний опис альтернативних методів відповідності, включаючи будь-які зміни до процедур, які можуть бути застосовними, а також оцінку, що демонструє їх відповідність Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

CAMO.B.125. Надання інформації Агентству

(a) Не застосовується.

(b) Компетентний орган має надавати Агентству важливу для безпеки інформацію, що випливає зі звітів про події, які він отримав відповідно до CAMO.A.160 цього додатка.

CAMO.B.135. Негайна реакція на проблему з безпеки польотів

(a) Не обмежуючи вимоги Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", компетентний орган має впровадити систему для належного збору, аналізу та поширення інформації з безпеки польотів.

(b) Агентство має впровадити систему для належного аналізу будь-якої прийнятої інформації стосовно безпеки польотів і без зайвої затримки надати державам-членам будь-яку інформацію, включаючи рекомендації або коригувальні дії, які необхідно вжити, яка необхідна для своєчасного реагування на проблему з безпеки польотів виробів, частин, обладнання, осіб або організацій, які підпадають під дію Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього.

(c) Отримавши інформацію, зазначену у підпунктах (a) та (b) цього пункту, компетентний орган має прийняти адекватні заходи щодо вирішення проблеми з безпеки польотів.

(d) Про заходи, вжиті згідно з підпунктом (c) цього пункту, негайно повідомляється всім особам або організаціям, яким потрібно дотримуватись вимог Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього. Компетентний орган також має повідомити про ці заходи Агентство та, якщо необхідні комбіновані дії, інші зацікавлені держави-члени.

CAMO.B.200. Система управління

(a) Компетентний орган має впровадити та підтримувати систему управління, яка включає як мінімум:

(1) документовану політику та процедури для опису своєї організації, засобів та методів дотримання вимог Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього. Процедури мають були актуальними і служити основними робочими документами в межах цього компетентного органу для всіх відповідних завдань;

(2) достатню кількість персоналу для виконання своїх завдань та обов'язків. Має бути впроваджена система планування наявності персоналу з метою забезпечення належного виконання всіх завдань;

(3) персонал, кваліфікований для виконання покладених на нього завдань та який має необхідні знання, досвід, початкову та періодичну підготовку для забезпечення підтримання компетентності;

(4) належні виробничі площі та засоби і офісні приміщення для виконання покладених завдань;

(5) функцію моніторингу відповідності системи управління відповідним вимогам і достатності процедур, включаючи впровадження процесу внутрішнього аудиту та процесу управління ризиками з безпеки польотів. Моніторинг відповідності має включати в себе систему зворотного зв'язку щодо результатів аудиту вищому керівництву компетентного органу для забезпечення виконання необхідних коригуючих дій;

(6) особу або групу осіб, безпосередньо відповідальних перед вищим керівництвом компетентного органу за функцію моніторингу відповідності.

(b) Компетентний орган має призначити для кожної сфери діяльності, включаючи систему управління, одну або більше осіб із загальною відповідальністю за управління відповідним(и) завданням(и).

(c) Компетентний орган має впровадити процедури для взаємного обміну всією необхідною інформацією та допомоги іншим зацікавленим компетентним органам, включаючи всі отримані недоліки та подальші заходи, вжиті за результатами нагляду за особами та організаціями, що здійснюють діяльність на території держави-члена, але сертифіковані компетентним органом іншої держави-члена або Агентством.

(d) Копії процедур, пов'язаних із системою управління, та зміни до них мають бути доступні Агентству з метою стандартизації та організаціям, що підпадають під дію цих Авіаційних правил (якщо вимагається).

CAMO.B.205. Розподіл завдань кваліфікованим організаціям

Зарезервовано.

CAMO.B.210. Зміни в системі управління

(a) Компетентний орган має створити систему для визначення змін, які впливають на його здатність виконувати свої завдання та обов'язки, визначені у Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах, прийнятих відповідно до нього. Ця система має давати можливість вжиття відповідних заходів для забезпечення підтримання відповідності та ефективності системи управління.

(b) Компетентний орган має оновлювати свою систему управління, щоб вчасно відображати будь-які зміни в Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах, прийнятих відповідно до нього, для забезпечення їх ефективного впровадження.

(c) Не застосовується.

CAMO.B.220. Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка забезпечує належне зберігання, доступність та надійне простеження:

(1) документованої політики та процедур системи управління;

(2) підготовки, кваліфікації та уповноваження персоналу;

(3) Зарезервовано;

(4) процесів сертифікації та постійного нагляду за сертифікованими організаціями, включаючи:

(i) заявку на видачу сертифіката організації;

(ii) програму постійного нагляду компетентного органу, включаючи всі записи з оцінювання, аудитів та інспекцій;

(iii) сертифікат організації, включаючи будь-які зміни до нього;

(iv) копію програми нагляду, що визначає дати запланованих аудитів і дати їх фактичного проведення;

(v) копії всього офіційного листування;

(vi) докладні відомості про недоліки, коригувальні дії, дати прийняття їх усунення, будь-які винятки та застосовані санкції;

(vii) будь-які звіти з оцінювання, аудиту та інспекції, видані іншим компетентним органом відповідно до підпункту (d) CAMO.B.300 цього додатка;

(viii) копії всіх керівництв з управління підтриманням льотної придатності організації або інших керівництв та змін до них;

(ix) копії будь-яких інших документів, схвалених компетентним органом.

(5) оцінювання та повідомлення Агентству про альтернативні методи відповідності, запропоновані організаціями, і оцінка альтернативних методів відповідності, що використовуються самим компетентним органом;

(6) інформації щодо безпеки польотів та подальші заходи відповідно до CAMO.B.125 цього додатка;

(7) використання звільнень від виконання окремих технічних або процедурних вимог авіаційних правил України відповідно до положень Повітряного кодексу України.

(b) Компетентний орган має вести перелік усіх виданих ним сертифікатів організацій.

(c) Усі записи, зазначені у підпунктах (a) та (b), мають зберігатися щонайменше п'ять років відповідно до умов, передбачених законодавством для кожного виду документа або даних.

(d) Усі записи, зазначені у підпунктах (a) та (b), надаються на запит компетентного органу іншої держави-члена або Агентства.

CAMO.B.300. Принципи нагляду

(a) Компетентний орган має перевірити:

(1) відповідність організації застосовним вимогам перш ніж видати сертифікат організації (як застосовно);

(2) постійну відповідність застосовним вимогам організаціями, які він схвалив;

(3) впровадження відповідних заходів з безпеки польотів, визначених компетентним органом як обов'язкові, як зазначено у підпунктах (c) та (d) CAMO.B.135 цього додатка.

(b) Ця перевірка має:

(1) супроводжуватись документацією, спеціально призначеною для забезпечення персоналу, який є відповідальним за нагляд за безпекою польотів, керівництвом для виконання своїх функцій;

(2) надавати зацікавленим організаціям результати діяльності з нагляду за безпекою польотів;

(3) ґрунтуватися на оцінках, аудитах та інспекціях, включаючи інспекції без попереднього повідомлення;

(4) надавати компетентному органу докази, потрібні у випадку необхідності подальших дій, у тому числі заходів, передбачених CAMO.B.350 "Недоліки та коригувальні дії" цього додатка.

(c) Обсяг нагляду, визначений у підпунктах (a) та (b) цього пункту, має враховувати результати попередніх наглядових заходів та пріоритети з безпеки польотів.

(d) Якщо виробничі площі та засоби організації розташовані в більш ніж одній державі, компетентний орган, визначений у CAMO.A.105 цього додатка, може погодитись, щоб завдання з нагляду виконувались компетентним(и) органом(ами) держав-членів, де розташовані виробничі площі та засоби, або Агентством щодо виробничих площ та засобів, розташованих у третіх країнах. Будь-яка організація, що підлягає цій угоді, повинна інформуватися про її існування та обсяг.

(e) Для здійснення нагляду, що виконується на виробничих площах та засобах, розташованих в іншій державі, компетентний орган, визначений у CAMO.A.105 цього додатка, має інформувати компетентний орган такої держави або Агентство щодо виробничих площ та засобів або організацій, які мають основне місце своєї діяльності в третіх країнах, перш ніж проводити будь-який аудит на місці або інспекцію таких виробничих площ та засобів.

(f) Компетентний орган має збирати та обробляти будь-яку інформацію, визнану корисною для проведення нагляду, включаючи інспекції без попереднього повідомлення.

CAMO.B.305. Програма нагляду

(a) Компетентний орган має запровадити та підтримувати програму нагляду, яка охоплює діяльність з нагляду, що вимагається CAMO.B.300 цього додатка.

(b) Програма нагляду має розроблятися з урахуванням особливостей організації, складності її діяльності, результатів попередньої сертифікаційної та/або наглядової діяльності та має ґрунтуватися на оцінці пов'язаних ризиків. Вона має включати в кожному циклі планового нагляду:

(1) оцінки, аудити та інспекції, включаючи інспекції без попереднього повідомлення, та (як застосовно):

(i) оцінювання системи управління та аудити процесів;

(ii) аудит продукції відповідного зразка повітряного судна, яке знаходиться під управлінням організації;

(iii) вибірку виконаних переглядів льотної придатності;

(iv) вибірку виданих дозволів на виконання польотів;

(2) зустрічі, що проводяться з відповідальним керівником та компетентним органом для забезпечення вчасного інформування з важливих питань.

(c) Для організацій, схвалених компетентним органом, має застосовуватися цикл планового нагляду, що не перевищує 24 місяці.

(d) Незважаючи на положення підпункту (c), цикл планового нагляду може бути подовжений до 36 місяців, якщо компетентний орган встановив, що протягом попередніх 24 місяців:

(1) організація продемонструвала ефективне визначення загроз безпеці авіації та управління пов'язаними ризиками;

(2) організація постійно демонструє повний контроль над усіма змінами згідно з CAMO.A.130 цього додатка;

(3) не було виявлено жодного недоліку рівня 1;

(4) усі коригувальні дії були здійснені протягом періоду, прийнятого або продовженого компетентним органом, як визначено у CAMO.B.350 цього додатка.

Незважаючи на положення підпункту (c) цього пункту, цикл планового нагляду може бути подовжений до щонайбільше 48 місяців, якщо крім умов, передбачених підпунктами (d) (1) - (d) (4), організація впровадила, а компетентний орган схвалив ефективну систему постійного звітування компетентному органу щодо показників безпеки польотів та відповідності вимогам авіаційних правил України самою організацією.

(e) Цикл постійного нагляду може бути скорочений, якщо є будь-які докази того, що показники безпеки польотів організації було знижено.

(f) Програма нагляду має містити записи щодо дат запланованих аудитів, інспекцій та зустрічей і дат їх фактичного проведення.

(g) Після завершення кожного циклу постійного нагляду компетентний орган видає звіт-рекомендацію щодо продовження схвалення, який відображає результати нагляду.

CAMO.B.310. Процедура первинного схвалення

(a) Після отримання заявки на первинну видачу сертифіката організації компетентний орган має перевірити відповідність організації застосовним вимогам.

(b) Під час перевірки при первинній сертифікації слід провести принаймні одну зустріч з відповідальним керівником організації щоб переконатися, що він/вона повністю розуміє важливість процесу сертифікації та причину підписання заяви організації про дотримання процедур, визначених у керівництві з управління підтриманням льотної придатності.

(c) Компетентний орган має вести записи щодо усіх недоліків, дій щодо їх остаточного усунення (дій, необхідних для остаточного усунення недоліків) та рекомендацій.

(d) Усі виявлені недоліки мають бути підтверджені в письмовому вигляді компетентним органом та доведені до відома організації. Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути усунені та прийняті компетентним органом до видачі сертифіката.

(e) Якщо встановлено, що організація відповідає застосовним вимогам, компетентний орган має:

(1) видати сертифікат, наведений у доповненні I "Форма 14 EASA" до цього додатка (Part-CAMO);

(2) офіційно схвалити керівництво з управління підтриманням льотної придатності.

(f) Номер сертифіката зазначається у сертифікаті за Формою 14 EASA у спосіб, визначений Агентством.

(g) Сертифікат видається на необмежений строк. Привілеї, обсяг діяльності, на виконання яких схвалена організація, включаючи будь-які застосовні обмеження, мають бути визначені в доданих до сертифіката умовах схвалення.

(h) Щоб дати можливість організації впроваджувати зміни без попереднього схвалення компетентним органом відповідно до підпункту (c) CAMO.A.130 цього додатка, компетентний орган має схвалити відповідну процедуру керівництва з управління підтриманням льотної придатності, яка визначає обсяг таких змін та описує, яким чином буде здійснюватися управління цими змінами та повідомлення про них.

CAMO.B.330. Зміни

(a) Після отримання заявки на внесення зміни, яка потребує попереднього схвалення, компетентний орган має перевірити відповідність організації застосовним вимогам, перш ніж видавати схвалення.

(b) Компетентний орган має встановити умови, за якими може працювати організація під час таких змін, якщо тільки компетентний орган не визначить, що дію сертифіката організації необхідно зупинити.

(c) Переконавшись, що організація відповідає застосовним вимогам, компетентний орган має схвалити зміну.

(d) Не обмежуючи застосування будь-яких додаткових санкцій, якщо організація впроваджує зміни, що потребують попереднього схвалення, без отримання схвалення компетентного органу відповідно до підпункту (c) цього пункту, компетентний орган має зупинити дію, обмежити або припинити дію сертифіката організації.

(e) Щодо змін, які не потребують попереднього схвалення, компетентний орган має оцінити інформацію, надану у повідомленні, надісланому організацією відповідно до підпункту (c) CAMO.A.130 цього додатка для перевірки відповідності застосовним вимогам. У разі будь-якої невідповідності, компетентний орган має:

(1) повідомити організацію про невідповідність та запросити подальші зміни;

(2) у випадку недоліків рівня 1 або рівня 2 діяти відповідно до CAMO.B.350 цього додатка.

CAMO.B.350. Недоліки та коригувальні дії

(a) Компетентний орган повинен мати систему для аналізу недоліків за їх значимістю для безпеки польотів.

(b) Недолік 1 рівня має документуватися компетентним органом у разі виявлення будь-якої суттєвої невідповідності застосовним вимогам Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього, процедурам та керівництвам організації, або умовам схвалення чи сертифікату, що знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

Недоліки 1 рівня мають включати:

(1) відмова надати компетентному органу доступ до виробничих площ та засобів організації, визначених у CAMO.A.140 цього додатка, в нормальний робочий час після двох письмових запитів;

(2) отримання або підтримання чинності сертифіката організації шляхом фальсифікації наданих документальних доказів;

(3) докази незаконного або шахрайського використання сертифіката організації;

(4) відсутність відповідального керівника.

(c) Недолік рівня 2 має документуватися компетентним органом у разі виявлення будь-якої невідповідності застосовним вимогам Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до нього, процедурам та керівництвам організації, або умовами схвалення чи сертифікату, що можуть знизити безпеку чи загрожувати безпеці польотів.

(d) Якщо недолік виявлено під час нагляду або за допомогою інших засобів, компетентний орган має, без обмеження застосування будь-яких додаткових санкцій, передбачених Повітряним кодексом України та іншими нормативно-правовими актами, прийнятими відповідно до нього, письмово повідомити організацію про недолік і вимагати коригувальних дій для усунення виявленої(их) невідповідності(ей). Якщо недолік безпосередньо стосується повітряного судна, компетентний орган має проінформувати про це державу, в якій зареєстровано повітряне судно.

(1) У разі недоліку рівня 1 компетентний орган вживає негайних та доречних заходів із заборони або обмеження діяльності та (якщо необхідно) має вжити заходи з припинення дії сертифіката, його обмеження або зупинення дії, залежно від серйозності недоліку рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригувальних дій.

(2) У разі недоліків 2 рівня компетентний орган має:

(i) визначити період впровадження коригувальних дій залежно від характеру недоліку, який спочатку не має бути більшим, ніж три місяці. Він має починатися з дати письмового повідомлення організації щодо недоліку, який вимагає коригувальної дії для усунення виявленої невідповідності. Наприкінці цього періоду і з урахуванням характеру недоліку та попередніх показників безпеки польотів організації, компетентний орган може продовжити цей тримісячний період відповідно до задовільного плану коригувальних дій, погодженого компетентним органом.

(ii) оцінити коригувальні дії та план впровадження, запропонований організацією, і, якщо оцінювання підтверджує, що вони є достатніми для усунення невідповідності(ей), погодити його.

(3) Якщо організація не змогла подати прийнятний план коригувальних дій або виконати коригувальні дії протягом періоду, прийнятого або продовженого компетентним органом, недолік повинен вважатися недоліком рівня 1 та мають вживатися заходи відповідно до підпункту (d) (1) цього пункту.

(4) Компетентний орган має вести записи щодо всіх недоліків, які він виявив або про які було повідомлено відповідно до підпункту (e) цього пункту, та (якщо застосовно) щодо застосованих ним санкцій, а також усіх коригувальних дій та дати прийняття усунення недоліків.

(e) Не обмежуючи застосування будь-яких додаткових санкцій, якщо компетентний орган держави-члена, який діє на підставі положень підпункту (d) CAMO.B.300 цього додатка, визначає будь-яку невідповідність застосовним вимогам Регламенту (ЄС) N 2018/1139 і його делегованих та виконавчих актів, схваленої компетентним органом іншої держави-члена або Агентства, він має повідомити цей компетентний орган та забезпечити визначення рівня недоліку.

CAMO.B.355. Зупинення, обмеження та припинення

Компетентний орган має:

(a) зупинити дію сертифіката за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів;

(b) зупинити, припинити дію або обмежити сертифікат відповідно до положень CAMO.B.350 цього додатка;

(c) зупинити дію сертифіката у випадку, коли інспектори компетентного органу не можуть протягом 24 місяців виконати свої обов'язки з нагляду шляхом проведення аудиту(ів) на місці у зв'язку із обставинами в плані безпеки в країні, де розміщуються виробничі площі та засоби.

Доповнення I
до додатка 5c 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"
(пункт 5 розділу IV)

Доповнення I (Appendix I)
Сертифікат організації з управління підтриманням льотної придатності - Форма 14 EASA

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН (*)]
MEMBER STATE (*)]
Член Європейського союзу (**)
A Member of the European Union (**)
СЕРТИФІКАТ ОРГАНІЗАЦІЇ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ
CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION CERTIFICATE

Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].CAMO.XXXX (номер AOC XX.XXXX)
Reference: [MEMBER STATE CODE (*)].CAMO.XXXX (Ref.: AOC XX.XXXX)

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" (далі - Авіаційні правила України) і зазначених далі умов [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом

засвідчує, що:
Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of Ukraine)and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE(*)] hereby certifies:

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]
[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як організація з управління підтриманням льотної придатності відповідно до розділу А додатка 5c (Part-CAMO) до Авіаційних правил України.
as a continuing airworthiness management organisation in compliance with Section A of Annex Vc (Part-CAMO) of Aviation rules of Ukraine.

УМОВИ:
CONDITIONS:

1. Цей сертифікат обмежується обсягом робіт, зазначеним у розділі обсягу робіт схваленого керівництва з управління підтриманням льотної придатності (CAME), про яке йдеться у Розділі А додатка 5c (Part-CAMO) до Авіаційних правил України.
This certificate is limited to the scope specified in the scope of work section of the approved continuing airworthiness management exposition (CAME) as referred to in Section A of Annex Vc (Part-CAMO) of Aviation rules of Ukraine.

2. Цей сертифікат вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у CAME, схваленим відповідно до додатка 5c (Part-CAMO) до Авіаційних правил України.
This certificate requires compliance with the procedures specified in the CAME approved in accordance with Annex Vc (Part-CAMO of Aviation rules of Ukraine.

3. Цей сертифікат залишається чинним, доки схвалена організація з управління підтриманням льотної придатності відповідає вимогам додатка 1 (Part-M), додатка 5b (Part-ML) та додатка 5c (Part-CAMO) до Авіаційних правил України.
This certificate is valid whilst the approved continuing airworthiness management organisation remains in compliance with Annex I (Part-M), Annex Vb (Part-ML) and Annex Vc (Part-CAMO) of Aviation rules of Ukraine.

4. Якщо організація з управління підтриманням льотної придатності під своєю системою управління укладає субпідрядні договори з однією чи декількома організаціями, цей сертифікат залишається чинним для цих організацій, які виконують застосовні договірні зобов'язання.
Where the continuing airworthiness management organisation subcontracts under its management system the service of an (several) organisation(s), this certificate remains valid subject to such organisation(s) fulfilling the applicable contractual obligations.

5. У разі відповідності умовам вищезазначених пунктів від 1 до 4 чинність цього сертифіката не обмежено у часі, окрім випадків, коли сертифікат раніше було здано, обмежено, зупинено або

припинено дію.
Subject to compliance with the conditions 1 to 4 above, this certificate shall remain valid for an unlimited duration unless the certificate has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Якщо ця форма також використовується утримувачами сертифіката експлуатанта (AOC) (авіаперевізниками), до стандартного номера сертифікату необхідно додати посилання на номер AOC та пункт 5 має бути замінений такими додатковими умовами:
If this form is also used for air operator certificate (AOC) holders (air carriers), the AOC number shall be added to the reference, in addition to the standard number, and condition No 5 shall be replaced with the following additional conditions:

6. Цей сертифікат не надає права на експлуатацію типів повітряних суден, зазначених у пункті 1. Право на експлуатацію надає сертифікат експлуатанта (AOC).
This certificate does not constitute an authorisation to operate the types of aircraft referred to in condition No 1. The authorisation to operate the aircraft is the AOC.

7. Закінчення, зупинення або припинення дії AOC авіаперевізника, робить недійсним цей сертифікат автоматично відносно конкретних повітряних суден, зазначених у AOC, якщо інше не визначено компетентним органом.
Termination, suspension or revocation of the AOC of a air carrier automatically invalidates the present certificate in relation to the aircraft registrations specified in the AOC, unless otherwise explicitly stated by the competent authority.

8. За умови відповідності вищезазначеним умовам чинність цього сертифікату не обмежено у часі, окрім випадків, коли сертифікат раніше було здано, обмежено, зупинено або припинено дію.
Subject to compliance with the previous conditions, this certificate shall remain valid for an unlimited duration unless the certificate has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Дата первинної видачі: .....
Date of original issue:

Підпис: .....
Signed:

Дата перевидання: ..... Видання N: .....
Date of this revision: *Revision No:*

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE (*)]

(*) або 'EASA', якщо EASA є компетентним органом

УМОВИ СХВАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ З УПРАВЛІННЯ ПІДТРИМАННЯМ ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ

CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION TERMS OF APPROVAL

Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].CAMO.XXXX (номер AOC XX.XXXX)

Reference: [MEMBER STATE CODE (*)].CAMO.XXXX (Ref.: AOC XX.XXXX)

Організація: [НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]

Organisation: [COMPANY NAME AND ADDRESS]

Тип/серія/група повітряного судна *Aircraft type/series/group*	**Уповноважена на перегляд льотної придатності** *Airworthiness review authorised*	**Уповноважена на дозвіл на виконання польотів** *Permits to fly authorised*	**Субпідрядні організації** *Subcontracted organisations*
	[YES/NO] [ТАК/НІ] (***)	[YES/NO] [ТАК/НІ] (***)	
	[YES/NO] [ТАК/НІ] (***)	[YES/NO] [ТАК/НІ] (***)	
	[YES/NO] [ТАК/НІ] (***)	[YES/NO] [ТАК/НІ] (***)	
	[YES/NO] [ТАК/НІ] (***)	[YES/NO] [ТАК/НІ] (***)	

Умови схвалення обмежуються обсягом робіт, що зазначений у розділі ... схваленого CAME

The terms of approval are limited to the scope of work contained in the approved CAME section ...

Посилання на CAME: .....

CAME reference:

Дата первинної видачі: .....

Date of original issue:

Підпис: .....

Signed:

Дата цієї зміни: ..... Зміна N: .....

Date of this revision: *Revision No:*

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE (*)]

Форма 14 EASA Видання 5 (*EASA Form 14 Issue 5*)

_____

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС, або EASA.

(***) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

_____

Додаток 5d
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"
(пункт 1 розділу IV)

Додаток 5d (Annex Vd)

Частина-CAO (Part-CAO)

Зміст

CAO.1. Загальні положення

Розділ A - Вимоги до організації

CAO.A.010. Сфера застосування

CAO.A.015. Заявка

CAO.A.017. Методи відповідності

CAO.A.020. Умови схвалення

CAO.A.025. Комбіноване керівництво з льотної придатності

CAO.A.030. Виробничі площі та засоби

CAO.A.035. Вимоги до персоналу

CAO.A.040. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування

CAO.A.045. Персонал з перегляду льотної придатності

CAO.A.050. Компоненти, обладнання та інструменти

CAO.A.055. Дані для технічного обслуговування та замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування

CAO.A.060. Стандарти технічного обслуговування

CAO.A.065. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

CAO.A.070. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

CAO.A.075. Управління підтриманням льотної придатності

CAO.A.080. Дані з управління підтриманням льотної придатності

CAO.A.085. Перегляд льотної придатності

CAO.A.090. Ведення записів

CAO.A.095. Привілеї організації

CAO.A.100. Система якості та організаційний перегляд

CAO.A.105. Зміни в організації

CAO.A.110. Підтримання схвалення

CAO.A.115. Недоліки

Розділ B - Вимоги до компетентного органу

CAO.B.010. Сфера застосування

CAO.B.017. Методи відповідності

CAO.B.020. Ведення записів

CAO.B.025. Взаємний обмін інформацією

CAO.B.030. Обов'язки

CAO.B.035. Звільнення

CAO.B.040. Заявка

CAO.B.045. Процедура первинного схвалення

CAO.B.050. Видача первинного схвалення

CAO.B.055. Постійний нагляд

CAO.B.060. Недоліки

CAO.B.065. Зміни

CAO.B.070. Зупинення, обмеження та припинення

Доповнення I. Сертифікат комбінованої організації з льотної придатності (CAO) - Форма 3-CAO EASA

CAO.1. Загальні положення

Для потреб цього додатка (Part-CAO):

(1) компетентним органом є:

(a) для організацій, основне місце діяльності яких розташоване в Україні - уповноважений орган з питань цивільної авіації;

(b) для організацій, основне місце діяльності яких розташоване в третій країні, Агентство.

(2) "власник" означає особу, яка є відповідальна за підтримання льотної придатності повітряного судна, включаючи наступних осіб:

(i) зареєстрований власник повітряного судна;

(ii) орендар у разі договору лізингу;

(iii) експлуатант.

Розділ A - Вимоги до організації

CAO.A.010. Сфера застосування

Цей додаток встановлює вимоги, яким повинна відповідати комбінована організація з льотної придатності (CAO), з метою отримання за заявкою схвалення на технічне обслуговування та управління підтриманням льотної придатності повітряних суден та компонентів, що на них встановлюються, та продовження виконання цієї діяльності, якщо такі повітряні судна не класифіковані як оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції і не зазначені в сертифікаті експлуатанта (AOC) авіаперевізника.

CAO.A.015. Заявка

Комбінована організація з льотної придатності має подавати заявку на видачу або зміну схвалення комбінованої організації з льотної придатності до компетентного органу за формою та у порядку, встановлених цим органом.

CAO.A.017. Методи відповідності

(a) Організація може використовувати альтернативні методи відповідності до прийнятних методів відповідності (AMC), прийнятих Агентством, для демонстрації відповідності Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

(b) Коли організація бажає використати альтернативний метод відповідності, вона повинна перед його використанням надати компетентному органу повний опис альтернативних методів відповідності. Цей опис повинен включати оцінку, що демонструє відповідність альтернативних методів відповідності Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

Організація може використовувати ці альтернативні методи відповідності за умови попереднього схвалення компетентним органом та після отримання повідомлення, передбаченого CAO.B.017 цього додатка.

CAO.A.020. Умови схвалення

(a) Комбінована організація з льотної придатності має зазначити схвалений обсяг робіт у своєму комбінованому керівництві з льотної придатності (CAE), як це передбачено в CAO.A.025 цього додатка.

(1) Для літаків з MTOM більше 2730 кг та для вертольотів з MTOM більше 1200 кг або сертифікованих для більш ніж 4 пасажирів, в обсязі робіт мають бути зазначені конкретні типи повітряних суден. Зміни цього обсягу робіт мають схвалюватися компетентним органом відповідно до підпункту (a) CAO.A.105 та підпункту (a) CAO.B.065 цього додатка.

(2) Для газотурбінних двигунів в зборі обсяг робіт має відображати виробника двигуна, або групу, або серію, або тип двигуна, або завдання з технічного обслуговування. Зміни цього обсягу робіт мають схвалюватися компетентним органом відповідно до підпункту (a) CAO.A.105 та підпункту (a) CAO.B.065 цього додатка.

(3) Комбінована організація з льотної придатності, в якій працює лише одна особа як для планування, так і для виконання всіх завдань з технічного обслуговування, не може мати повноважень на технічне обслуговування:

(a) літаків, оснащених газотурбінним двигуном (у випадку організацій з рейтингом щодо технічного обслуговування повітряного судна);

(b) вертольотів, оснащених газотурбінним двигуном або з більш ніж одним поршневим двигуном (у випадку організацій з рейтингом щодо технічного обслуговування повітряного судна);

(c) поршневих двигунів в зборі потужністю 450 к. с. і більше (у випадку організацій з рейтингом щодо технічного обслуговування двигунів); та

(d) газотурбінних двигунів в зборі (у випадку організацій з рейтингом щодо технічного обслуговування двигунів).

(4) Для повітряних суден, крім зазначених у підпункті (1), для компонентів, відмінних від газотурбінних двигунів в зборі, і для спеціалізованих послуг з неруйнівного контролю (NDT), обсяг робіт має контролюватися комбінованою організацією з льотної придатності відповідно до процедури, зазначеної у підпункті (a) (11) CAO.A.025 цього додатка. Для технічного обслуговування компонентів, відмінних від двигунів в зборі, обсяг робіт класифікується відповідно до наступної системи рейтингів:

(i) C1: система кондиціювання та наддув;

(ii) C2: обладнання автоматичного керування польотом;

(iii) C3: зв'язкове і пілотажно-навігаційне обладнання;

(iv) C4: двері та люки;

(v) C5: система електропостачання та освітлення;

(vi) C6: обладнання;

(vii) C7: двигун;

(viii) C8: органи управління польотом;

(ix) C9: паливна система;

(x) C10: гвинти вертольотів;

(xi) C11: трансмісія вертольотів;

(xii) C12: гідравлічна система;

(xiii) C13: система індикації, накопичення та зберігання польотних даних;

(xiv) C14: шасі;

(xv) C15: кисневе обладнання;

(xvi) C16: повітряні гвинти;

(xvii) C17: пневматична система;

(xviii) C18: система захисту від пожежі, дощу, обледеніння;

(xix) C19: вікна;

(xx) C20: деталі конструкції;

(xxi) C21: водний баласт; та

(xxii) C22: засоби збільшення тяги.

Організації, які отримують схвалення відповідно до цього додатка (Part-CAO) на підставі наявного схвалення організації, виданого відповідно до підчастин F або G додатка 1 (Part-M) або додатка 2 (Part-145) згідно з пунктом 4 розділу IV цих Авіаційних правил, мають включити в обсяг робіт всі необхідні подробиці для підтвердження того, що привілеї ідентичні тим, які включені в існуюче схвалення.

(b) Схвалення комбінованої організації з льотної придатності має видаватися за формою, наведеною у доповненні I до цього додатка (Part-CAO).

(c) Комбінована організація з льотної придатності може виготовляти обмежений асортимент (номенклатуру) частин відповідно до даних для технічного обслуговування, які використовуються під час проведення робіт в межах власних виробничих площ та засобів, як зазначено в комбінованому керівництві з льотної придатності.

CAO.A.025. Комбіноване керівництво з льотної придатності

(a) Комбінована організація з льотної придатності має подати керівництво, яке містить принаймні таку інформацію:

(1) заяву, підписану відповідальним керівником, яка підтверджує, що організація буде постійно працювати відповідно до вимог цього додатка (Part-CAO) та комбінованого керівництва з льотної придатності;

(2) обсяг робіт комбінованої організації з льотної придатності;

(3) посаду(и), власне ім'я (власні імена) та прізвище(а) особи (осіб), визначеної(их) у підпунктах (a) та (b) CAO.A.035 цього додатка;

(4) структуру організації із зазначенням підпорядкованості та обов'язків осіб, зазначених в підпунктах (a) та (b) CAO.A.035 цього додатка;

(5) перелік персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, з його обсягом схвалення, якщо такий персонал існує;

(6) перелік персоналу, який є відповідальним за розробку та схвалення програм технічного обслуговування повітряних суден (AMP), з його обсягом схвалення, якщо такий персонал існує;

(7) перелік персоналу з перегляду льотної придатності з його обсягом схвалення, якщо такий персонал існує;

(8) перелік персоналу, який є відповідальним за видачу дозволів на виконання польотів, якщо такий персонал існує;

(9) загальний опис та розташування виробничих площ та засобів;

(10) процедури, що визначають, як комбінована організація з льотної придатності повинна забезпечувати відповідність вимогам цього додатка (Part-CAO);

(11) процедуру внесення змін до комбінованого керівництва з льотної придатності, як передбачено підпунктом (b) CAO.A.105 цього додатка.

(b) Первинне видання комбінованого керівництва з льотної придатності має бути схвалене компетентним органом.

(c) Зміни до комбінованого керівництва з льотної придатності мають опрацьовуватися відповідно до CAO.A.105 цього додатка.

CAO.A.030. Виробничі площі та засоби

Комбінована організація з льотної придатності має забезпечити наявність всіх необхідних виробничих площ та засобів, включаючи належні офісні приміщення, щоб мати можливість виконувати всі заплановані роботи.

У доповнення, якщо обсяг схвалення організації включає діяльність з технічного обслуговування, комбінована організація з льотної придатності має забезпечити:

(a) спеціалізовані майстерні, ангари та зони, що забезпечують належний захист від забруднення та впливу навколишнього середовища;

(b) наявні складські приміщення з обмеженим доступом для зберігання компонентів, обладнання, інструментів та матеріалів за умов, які гарантують, що непридатні до експлуатації компоненти та матеріали відокремлені від усіх інших компонентів, матеріалів, обладнання та інструментів, та що дотримуються інструкції виробника щодо зберігання та доступ до складських приміщень має тільки уповноважений персонал.

CAO.A.035. Вимоги до персоналу

(a) Комбінована організація з льотної придатності має призначити відповідального керівника, який повинен мати повноваження для забезпечення фінансування всіх видів діяльності організації таким чином, щоб ця діяльність здійснювалася відповідно до вимог цього додатка (Part-CAO).

(b) Відповідальний керівник має призначити особу або групу осіб, який(і) є відповідальним(и) за забезпечення постійної відповідності комбінованої організації з льотної придатності вимогам цього додатка (Part-CAO). Така(і) особа(и) має(ють) підпорядковуватися безпосередньо відповідальному керівнику.

(c) Усі особи, зазначені у підпункті (b) цього пункту, повинні мати відповідні знання, підготовку та досвід щодо управлінням підтриманням льотної придатності або технічного обслуговуванням, залежно від їх функцій.

(d) Комбінована організація з льотної придатності повинна мати достатню кількість належним чином кваліфікованого персоналу, щоб мати можливість виконувати заплановані роботи. Комбінована організація з льотної придатності має право використовувати тимчасовий субпідрядний персонал.

(e) Комбінована організація з льотної придатності має проводити оцінку та вести записи щодо кваліфікації всього персоналу.

(f) Персонал, який виконує спеціалізовані завдання, такі як зварювання, неруйнівний контроль (NDT), крім кольорової дефектоскопії, має бути кваліфікований відповідно до офіційно визнаного стандарту.

CAO.A.040. Персонал, який засвідчує технічне обслуговування

(a) Персонал, який засвідчує технічне обслуговування, має відповідати вимогам розділу V цих Авіаційних правил. Цей персонал має використовувати свої привілеї щодо передачі повітряного судна до експлуатації після технічного обслуговування тільки у разі, якщо комбінована організація з льотної придатності пересвідчилась, що

(1) зазначений персонал, який засвідчує технічне обслуговування, відповідає вимогам підпункту (b) 66.A.20 додатка 3 (Part-66) до цих Авіаційних правил, за винятком випадку, коли пункт 6 розділу V цих Авіаційних правил посилається на національне законодавство держави-члена; у такому випадку персонал має відповідати вимогам такого законодавства;

(2) зазначений персонал, який засвідчує технічне обслуговування має достатнє розуміння відповідного повітряного судна або компонента(ів) повітряного судна, що підлягає технічному обслуговуванню, а також процедур організації, необхідних для виконання такого технічного обслуговування.

(b) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту, у непередбачуваних випадках, коли повітряне судно приземлилося та не в змозі здійснити зліт у місцях, що не належать до головних баз, де немає відповідного персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, комбінована організація з льотної придатності, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, може видати разове сертифікаційне повноваження:

(1) одному зі своїх працівників, який має кваліфікацію на тип повітряного судна, схожого за технологією, конструкцією та системами; або

(2) будь-якій особі, що має досвід роботи з технічного обслуговування не менше ніж 3 роки і чинне свідоцтво ICAO на виконання технічного обслуговування повітряного судна з рейтингом типу повітряного судна, що потребує засвідчення технічного обслуговування, за умови відсутності у згаданому місці організації, схваленої відповідно до вимог цього додатка (Part-CAO), і за умови, що комбінована організація з льотної придатності, якій згідно з договором доручається виконання технічного обслуговування, отримує та зберігає документи про досвід та свідоцтво зазначеної особи.

Комбінована організація з льотної придатності має повідомити компетентний орган про видачу разового сертифікаційного повноваження протягом семи днів після видачі. Комбінована організація з льотної придатності, що видає разове сертифікаційне повноваження, має гарантувати, що будь-яке таке технічне обслуговування, що може вплинути на безпеку польотів, буде повторно перевірено.

(c) Шляхом відступу від підпункту (a) цього пункту, комбінована організація з льотної придатності може використовувати персонал, який засвідчує технічне обслуговування, кваліфікований відповідно до вимог, наведених у цьому підпункті, під час надання підтримки з технічного обслуговування експлуатантам, які задіяні у комерційній експлуатації, за умови схвалення відповідних процедур у комбінованому керівництві з льотної придатності:

(1) для виконання повторюваної передпольотної директиви льотної придатності, в якій безпосередньо зазначено, що льотний екіпаж повітряного судна може виконувати таку директиву льотної придатності, комбінована організація з льотної придатності може видати командирові повітряного судна обмежене повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на підставі його свідоцтва льотного екіпажу за умови, що організація гарантує, що такий командир повітряного судна пройшов достатню практичну підготовку і здатен виконати директиву льотної придатності відповідно до стандарту, що вимагається;

(2) якщо повітряне судно експлуатується поза межами баз із підтримкою технічного обслуговування, комбінована організація з льотної придатності може видати командирові повітряного судна обмежене повноваження персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, на підставі свідоцтва льотного екіпажу за умови, що організація гарантує, що такий командир повітряного судна пройшов достатню практичну підготовку і здатен виконати визначене завдання відповідно до стандарту, що вимагається.

(d) Комбінована організація з льотної придатності має вести детальні записи щодо персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, а також підтримувати в актуальному стані перелік всього персоналу, який засвідчує технічне обслуговування, разом із подробицями щодо обсягу їх повноважень, як частину керівництва організації.

CAO.A.045. Персонал з перегляду льотної придатності

(a) Для отримання схвалення на виконання перегляду льотної придатності та (якщо застосовно) видачу дозволів на виконання польотів комбінована організація з льотної придатності повинна мати відповідний персонал з перегляду льотної придатності, який має відповідати всім наступним вимогам:

(1) мати щонайменше один рік досвіду з підтримання льотної придатності у випадку планерів та аеростатів і щонайменше три роки для всіх інших повітряних суден;

(2) мати відповідне свідоцтво, видане відповідно до розділу V цих Авіаційних правил, або авіаційну освіту чи її національний еквівалент, або щонайменше два роки досвіду з підтримання льотної придатності у випадку планерів та аеростатів і щонайменше чотири роки досвіду з підтримання льотної придатності для всіх інших повітряних суден, додатково до вимог, зазначених у підпункті (1);

(3) отримали відповідну підготовку з технічного обслуговування авіаційної техніки.

(b) Перш ніж видати персоналу з перегляду льотної придатності повноваження на проведення перегляду льотної придатності, комбінована організація з льотної придатності має призначити особу, яка виконає перегляд льотної придатності повітряного судна під наглядом компетентного органу або під наглядом особи, яка вже уповноважена як персонал з перегляду льотної придатності комбінованої організації з льотної придатності. Якщо результати нагляду є задовільними, компетентний орган має офіційно погодити персонал як персонал з перегляду льотної придатності.

(c) Комбінована організація з льотної придатності має забезпечити, що її персонал з перегляду льотної придатності може продемонструвати відповідний недавній досвід з підтримання льотної придатності.

(d) Весь персонал з перегляду льотної придатності має бути ідентифікований у комбінованому керівництві з льотної придатності у списку, який містить повноваження з перегляду льотної придатності, зазначені у підпункті (b) цього пункту.

(e) Комбінована організація з льотної придатності має зберігати записи щодо всього її персоналу з перегляду льотної придатності, які мають включати детальну інформацію щодо будь-якої відповідної кваліфікації та стислим описом відповідного досвіду та підготовки з підтримання льотної придатності зазначених осіб, а також копію повноваження. Організація має зберігати ці записи протягом щонайменше двох років після дати, коли зазначена особа припинила працювати в комбінованій організації з льотної придатності.

CAO.A.050. Компоненти, обладнання та інструменти

(a) Комбінована організація з льотної придатності повинна:

(1) мати обладнання та інструменти, зазначені у даних для технічного обслуговування, що визначені в CAO.A.055 цього додатка, або перевірені еквіваленти, перелік яких знаходиться у комбінованому керівництві з льотної придатності, які необхідні для проведення повсякденного технічного обслуговування у межах обсягу схвалення організації;

(2) мати процедуру для забезпечення доступу до всього іншого обладнання та інструментів, необхідних для виконання робіт, що використовуються за необхідністю лише час від часу.

(b) Комбінована організація з льотної придатності має забезпечити контроль і калібрування інструментів та обладнання, які вона використовує, відповідно до офіційно визнаного стандарту. Організація має зберігати записи про такі калібрування і використані стандарти та відповідати вимогам CAO.A.090 цього додатка.

(c) Організація має здійснювати огляд, класифікацію та належне відокремлення усіх компонентів, стандартних частин та матеріалів, що до неї надходять відповідно до M.A.501 та M.A.504 додатка 1 (Part-M) або ML.A.501 та ML.A.504 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, як застосовно.

CAO.A.055. Дані для технічного обслуговування та замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування

(a) Комбінована організація з льотної придатності повинна мати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування, визначені у M.A.401 додатка 1 (Part-M) або у ML.A.401 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно) при виконанні технічного обслуговування, включаючи модифікації та ремонти. У тому разі, якщо дані для технічного обслуговування надаються замовником, необхідно мати такі дані лише під час виконання роботи.

(b) Перед тим, як розпочати технічне обслуговування, комбінована організація з льотної придатності та особа чи організація-замовник технічного обслуговування мають погодити письмове замовлення на проведення робіт з технічного обслуговування, яке чітко визначає обсяг технічного обслуговування, яке має бути виконано.

CAO.A.060. Стандарти технічного обслуговування

Під час виконання технічного обслуговування комбінована організація з льотної придатності має відповідати всім наступним вимогам:

(a) забезпечити, щоб будь-яка особа, яка виконує технічне обслуговування, є кваліфікованою відповідно до вимог цього додатка (Part-CAO);

(b) переконатися, що зона, у якій виконуються роботи з технічного обслуговування, добре облаштована та очищена від сміття та забруднень;

(c) використовувати методи, техніки, стандарти та інструкції, визначені даними для технічного обслуговування та замовленнями на проведення робіт, зазначених у CAO.A.055 цього додатка;

(d) використовувати інструменти, обладнання та матеріали, зазначені у CAO.A.050 цього додатка;

(e) переконатися, що технічне обслуговування виконується з дотриманням усіх обмежень зовнішнього середовища, визначених даними для технічного обслуговування, зазначеними у CAO.A.055 цього додатка;

(f) переконатися, що використовуються належні виробничі площі та засоби у разі виникнення несприятливих погодних умов або у разі тривалого технічного обслуговування;

(g) переконатися, що ризик виникнення багаторазових помилок під час виконання технічного обслуговування та ризик повторювання помилок під час виконання ідентичних завдань з технічного обслуговування мінімізовано;

(h) переконатися, що після виконання будь-яких критичних завдань з технічного обслуговування впроваджено метод виявлення помилок,

(i) після завершення робіт з технічного обслуговування провести загальну перевірку з метою вилучення з повітряного судна чи компонента всіх інструментів, обладнання та будь-яких інших сторонніх частин або матеріалів, а також з метою встановлення на своє місце всіх панелей доступу, що були зняті.

(j) переконатися, що усе проведене технічне обслуговування було належним чином записане та задокументоване.

CAO.A.065. Сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна

Після завершення будь-якого технічного обслуговування повітряного судна відповідно до цього додатка (Part-CAO), має видаватися сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна відповідно до M.A.801 додатка 1 (Part-M) або ML.A.801 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, як застосовно.

CAO.A.070. Сертифікат передачі до експлуатації компонента

(a) Після завершення усього технічного обслуговування компонента відповідно до цього додатка (Part-CAO), має видаватися сертифікат передачі до експлуатації компонента відповідно до M.A.802 додатка 1 (Part-M) або ML.A.802 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно). Форма 1 EASA має видаватися відповідно до доповнення II до додатка 1 (Part-M), за винятком випадків, передбачених підпунктами (b) або (d) M.A.502 додатка 1 (Part-M) та ML.A.502 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, а також компонентів, що виготовлені відповідно до підпункту (c) CAO.A.020 цього додатка.

(b) Форма 1 EASA, зазначена у підпункті (a), може бути видана з використанням комп'ютерної бази даних.

CAO.A.075. Управління підтриманням льотної придатності

(a) Вся діяльність з управління підтриманням льотної придатності має здійснюватися відповідно до вимог підчастини C додатка 1 (Part-M) або підчастини C додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, як застосовно.

(b) Для кожного повітряного судна, що знаходиться під управлінням, комбінована організація з льотної придатності має:

(1) розробити та контролювати програму технічного обслуговування повітряного судна та:

(i) у випадку, якщо повітряне судно відповідає додатку 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, схвалити програму технічного обслуговування повітряного судна та зміни до неї, або

(ii) у випадку, якщо повітряне судно відповідає додатку 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, подати на схвалення компетентному органу програму технічного обслуговування та зміни до неї, за винятком випадку, якщо схвалення підпадає під процедуру непрямого схвалення відповідно до підпункту (c) M.A.302 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил;

(2) надати власнику копію програми технічного обслуговування повітряного судна;

(3) переконатися, що дані, використані для будь-яких модифікацій та ремонтів, відповідають M.A.304 або ML.A.304 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил, як застосовно;

(4) забезпечити проведення всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до програми технічного обслуговування повітряного судна та передачу до експлуатації відповідно до підчастини H розділу A додатка 1 (Part-M), розділу A додатка 2 (Part-145) або підчастини H розділу A додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно);

(5) забезпечити впровадження всіх застосовних директив льотної придатності (AD) та всіх експлуатаційних директив, що впливають на підтримання льотної придатності;

(6) забезпечити усунення всіх дефектів, виявлених під час технічного обслуговування, чи тих, про які було повідомлено, належним чином схваленою організацією з технічного обслуговування або незалежним персоналом, який засвідчує технічне обслуговування;

(7) забезпечити передачу повітряного судна при необхідності виконання технічного обслуговування належним чином схваленій організації або незалежному персоналу, який засвідчує технічне обслуговування;

(8) координувати проведення планового технічного обслуговування, виконання директив льотної придатності, заміну частин з обмеженим ресурсом та огляд компонентів з метою забезпечення належного виконання робіт;

(9) виконувати управління та зберігання всіх записів з підтримання льотної придатності та, якщо застосовно, технічного бортового журналу повітряного судна;

(10) забезпечити, щоб звіт про масу і центрування відображав поточний статус повітряного судна.

CAO.A.080. Дані з управління підтриманням льотної придатності

Комбінована організація з льотної придатності повинна мати та використовувати застосовні поточні дані для технічного обслуговування, визначені у M.A.401 додатка 1 (Part-M) або у ML.A.401 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно), при виконанні завдань з управління підтриманням льотної придатності, зазначених у CAO.A.075 цього додатка (Part-CAO). Такі дані можуть бути надані власником відповідно до договору, зазначеного у M.A.201 (h) (2), M.A.201 (i) (1) або M.A.201 (i) (3) додатка 1 (Part-M), або у ML.A.201 (e) (1) або ML.A.201 (f) додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил; у цьому випадку комбінованій організації з льотної придатності потрібно мати такі дані лише протягом терміну дії договору, окрім випадків, коли вони мають зберігатись відповідно до CAO.A.090 (b) цього додатка (Part-CAO).

CAO.A.085. Перегляд льотної придатності

Комбінована організація з льотної придатності має виконувати будь-які перегляди льотної придатності відповідно до M.A.901 додатка 1 (Part-M) або ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил (як застосовно).

CAO.A.090. Ведення записів

(a) Комбінована організація з льотної придатності має зберігати наступні записи:

(1) записи з технічного обслуговування, необхідні для підтвердження виконання усіх вимог цього додатка щодо видачі сертифіката передачі до експлуатації, включаючи документи про передачу в експлуатацію від субпідрядників. Комбінована організація з льотної придатності має передати копію кожного сертифіката передачі до експлуатації власнику повітряного судна разом із копією будь-яких особливих даних щодо ремонту чи модифікації, які були використані для проведення ремонтів чи модифікацій;

(2) записи з управління підтриманням льотної придатності, що вимагаються будь-якими з наступних пунктів:

(i) M.A.305 та, якщо застосовно, M.A.306 додатка 1 (Part-M) до цих Авіаційних правил;

(ii) ML.A.305 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил;

(3) якщо комбінована організація з льотної придатності має привілеї, зазначені у підпункті (c) CAO.A.095 цього додатка, вона має зберігати копію кожного сертифіката перегляду льотної придатності (ARC), виданого відповідно до підпункту (a) ML.A.901 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, та виданої рекомендації або (якщо застосовно) продовженого сертифіката, разом з усіма підтвердними документами;

(4) якщо комбінована організація з льотної придатності має привілеї, зазначені у підпункті (d) CAO.A.095 цього додатка, вона має зберігати копію кожного дозволу на виконання польотів, виданого відповідно до положень 21.A.729 Part-21.

(b) Комбінована організація з льотної придатності має зберігати копії записів, зазначених у підпункті (a) (1) цього пункту, та будь-які пов'язані з ними дані для технічного обслуговування протягом трьох років після того, як повітряне судно або компонент повітряного судна, на якому проводилися роботи, було передано до експлуатації.

(c) Комбінована організація з льотної придатності має зберігати копії записів, зазначених у підпунктах (a) (2) - (a) (4) цього пункту, протягом двох років після того, як повітряне судно назавжди було знято з експлуатації.

(d) Усі записи мають зберігатися таким чином, щоб забезпечити їхній захист від пошкодження, зміни та викрадення.

(e) Вся комп'ютерна техніка, яка використовується для резервування записів з технічного обслуговування, має зберігатися окремо від тієї, що містить робочі дані, та в середовищі, у якому забезпечується збереження у належному стані.

(f) У разі передачі управління підтриманням льотної придатності повітряного судна іншій організації чи особі усі записи, що зберігаються відповідно до підпунктів (a) (2) - (a) (4) цього пункту, мають бути передані зазначеній організації чи особі. З моменту передачі, підпункти (b) та (c) повинні застосовуватися до цієї організації чи особи.

(g) У разі припинення діяльності комбінованої організації з льотної придатності всі записи, що зберігаються, мають бути передані наступним чином:

(1) записи, зазначені в підпункті (a) (1) цього пункту, мають бути передані останньому власнику або замовнику відповідного повітряного судна або компонента або зберігатися, як визначено компетентним органом;

(2) записи, зазначені у підпунктах (a) (2) - (a) (4) цього пункту, мають бути передані власнику повітряного судна.

CAO.A.095. Привілеї організації

Комбінована організація з льотної придатності має наступні привілеї:

(a) Технічне обслуговування

(1) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у місцях, що визначені у сертифікаті схвалення та комбінованому керівництві з льотної придатності;

(2) організовувати виконання спеціальних робіт під наглядом комбінованої організації з льотної придатності в іншій організації, що має відповідну кваліфікацію, за умови безпосереднього схвалення компетентним органом відповідних процедур, визначених у комбінованому керівництві з льотної придатності;

(3) виконувати технічне обслуговування будь-якого повітряного судна або компонента, на які поширюється отримане нею схвалення, у будь-якому місці, якщо потреба в такому технічному обслуговуванні виникне внаслідок непридатності повітряного судна до експлуатації або через необхідність підтримання випадкового технічного обслуговування відповідно до умов, визначених у комбінованому керівництві з льотної придатності;

(4) видавати сертифікати передачі до експлуатації після завершення технічного обслуговування відповідно до CAO.A.065 або CAO.A.070 цього додатка.

(b) Управління підтриманням льотної придатності

(1) виконувати управління підтриманням льотної придатності будь-якого повітряного судна, щодо якого вона схвалена;

(2) схвалювати програми технічного обслуговування повітряних суден відповідно до підпункту (b)(2) ML.A.302 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил для повітряних суден, управління яких здійснюється відповідно до додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил;

(3) виконувати обмежені завдання з підтримання льотної придатності з будь-якою договірною організацією, яка працює під системою якості комбінованої організації з льотної придатності, як зазначено у сертифікаті схвалення;

(4) продовжувати, відповідно до умов M.A.901 (f) додатка 1 (Part-M) або ML.A.901 (c) додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, сертифікат перегляду льотної придатності, виданий компетентним органом, іншою організацією або особою (як застосовно).

(c) Перегляд льотної придатності

(1) Комбінована організація з льотної придатності з основним місцем діяльності в одній із держав-членів, схвалення якої включає привілеї, зазначені в підпункті (b) цього пункту, може бути схвалена на проведення переглядів льотної придатності відповідно до M.A.901 додатка 1 (Part-M) або ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил, як застосовно, та:

(i) видачу відповідного сертифікату перегляду льотної придатності або рекомендації щодо видачі сертифіката перегляду льотної придатності;

(ii) продовження терміну дії наявного сертифіката перегляду льотної придатності;

(2) Комбінована організація з льотної придатності з основним місцем діяльності в одній із держав-членів, схвалення якої включає привілеї, зазначені в підпункті (a) цього пункту, може бути схвалена на проведення переглядів льотної придатності відповідно до ML.A.903 додатка 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил та видачу відповідного сертифікату перегляду льотної придатності.

(d) Дозвіл на виконання польотів

Комбінована організація з льотної придатності з основним місцем діяльності в одній із держав-членів, схвалення якої включає привілеї, зазначені у підпункті (c) цього пункту, може бути схвалена на видачу дозволу на виконання польотів відповідно до положень підпункту (d) 21.A.711 Part-21 для тих повітряних суден, для яких вона може видавати сертифікат перегляду льотної придатності, якщо вона оцінює відповідність схваленим умовам польоту відповідно до належної процедури, передбаченої у комбінованому керівництві з льотної придатності.

(e) Комбінована організація з льотної придатності може бути схваленою на одну або декілька привілеїв.

CAO.A.100. Система якості та організаційний перегляд

(a) Для забезпечення того, що комбінована організація з льотної придатності продовжує відповідати вимогам цього додатка (Part-CAO), організація має запровадити систему якості та призначити керівника з якості.

(b) Система якості має здійснювати моніторинг діяльності організації, на яку поширюється цей додаток. Вона має зокрема перевіряти, щоб:

(1) вся діяльність виконувалася відповідно до схвалених процедур;

(2) весь обсяг договірного технічного обслуговування виконувався відповідно до умов договору;

(3) організація продовжувала відповідати вимогам цього додатка (Part-CAO).

(c) Записи з цього моніторингу мають зберігатися щонайменше за попередні два роки.

(d) Якщо схвалена комбінована організація з льотної придатності одночасно схвалена відповідно до положень іншого додатка до авіаційних правил України, система якості може бути поєднана з тією системою, що вимагається відповідним іншим додатком до авіаційних правил України.

(e) Комбінована організація з льотної придатності буде розглядатися як невелика організація при виконанні однієї з наступних умов:

(1) обсяг робіт комбінованої організації з льотної придатності містить лише повітряні судна, на які поширюється додаток 5b (Part-ML) до цих Авіаційних правил;

(2) кількість штатних працівників в еквіваленті повної зайнятості комбінованої організації з льотної придатності, які задіяні у технічному обслуговуванні, не перевищує 10;

(3) кількість штатних працівників в еквіваленті повної зайнятості комбінованої організації з льотної придатності, які задіяні в управлінні підтриманням льотної придатності, не перевищує 5.

(f) У випадку невеликої комбінованої організації з льотної придатності, система якості за умови схвалення компетентним органом може бути замінена проведенням регулярних організаційних переглядів. У такому випадку, комбінована організація з льотної придатності не має передавати за договором іншим сторонам завдання з управління підтриманням льотної придатності.

CAO.A.105. Зміни в організації

(a) З метою забезпечення можливості компетентному органу визначити постійну відповідність вимогам цього додатка комбінована організація з льотної придатності має повідомляти компетентний орган про всі наміри щодо проведення будь-яких змін до їх впровадження:

(1) зміни, що впливають на інформацію, яка міститься в сертифікаті схвалення, наведеному у доповненні I до цього додатка, та в умовах схвалення цього додатка (Part-CAO);

(2) зміни будь-якої з осіб, зазначених у підпунктах (a) та (b) CAO.A.035 цього додатка;

(3) зміни типів повітряних суден, що охоплюються обсягом робіт, зазначеним у підпункті (a) (1) CAO.A.020 цього додатка у випадку літаків з МТОМ більше 2730 кг та у випадку вертольотів з МТОМ більше 1200 кг або сертифікованих на перевезення більше ніж 4 пасажирів;

(4) зміни в обсязі робіт, зазначених у підпункті (a) (2) CAO.A.020 цього додатка, у випадку газотурбінних двигунів в зборі;

(5) зміни в процедурі контролю, зазначеній в підпункті (b) цього пункту.

(b) Будь-які інші зміни в місцях розташування, виробничих площах та засобах, обладнанні, інструменті, матеріалах, процедурах, обсягу робіт та персоналу мають контролюватися комбінованою організацією з льотної придатності за процедурою контролю, передбаченою комбінованим керівництвом з льотної придатності. Комбінована організація з льотної придатності має надати компетентному органу опис цих змін та відповідні зміни у комбіноване керівництво з льотної придатності протягом 15 днів з дня, коли зазначені зміни відбулися.

CAO.A.110. Підтримання схвалення

(a) Сертифікат має видаватися на необмежений строк та залишатися чинним при дотриманні наступних умов:

(1) організація і надалі відповідає вимогам цього додатка (Part-CAO) з урахуванням положень, пов'язаних з опрацюванням недоліків відповідно до CAO.A.115 цього додатка;

(2) компетентному органу надано доступ до організації з метою перевірки постійної відповідності вимогам цього додатка (Part-CAO);

(3) схвалення не було здано компетентному органу або припинено компетентним органом.

(b) У разі припинення або здавання схвалення, організація має повернути сертифікат схвалення компетентному органу.

CAO.A.115. Недоліки

(a) Недоліком рівня 1 є будь-яка істотна невідповідність вимогам цього додатка (Part-CAO), яка знижує стандарт безпеки і становить серйозну загрозу безпеці польотів.

(b) Недоліком рівня 2 є будь-яка невідповідність вимогам цього додатка (Part-CAO), яка може знизити стандарт безпеки та ймовірно становить загрозу безпеці польотів.

(c) Після отримання повідомлення про недоліки згідно з CAO.B.060 цього додатка комбінована організація з льотної придатності має розробити план коригувальних дій і продемонструвати вжиття необхідних коригувальних дій для усунення недоліку, які задовільнять компетентний орган, у термін, встановлений цим органом.

Розділ B - Вимоги до компетентного органу

CAO.B.010. Сфера застосування

Цей розділ встановлює адміністративні вимоги, яким мають відповідати компетентні органи у зв'язку із вимогами до організацій, визначеними у розділі A.

CAO.B.017. Методи відповідності

(a) Агентство розробляє прийнятні методи відповідності (AMC), які можуть бути використані для демонстрації відповідності Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

(b) Для демонстрації відповідності Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього, можуть використовуватися альтернативні методи відповідності.

(c) Компетентний орган має впровадити систему для послідовної оцінки того, що всі альтернативні методи відповідності, що використовуються організаціями, які знаходяться під його наглядом, дозволяють встановити відповідність Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього.

(d) Компетентний орган має оцінювати всі альтернативні методи відповідності, запропоновані організацією, відповідно до CAO.A.017 цього додатка шляхом аналізу наданої документації та, якщо вважається необхідним, проведення перевірки організації.

Якщо компетентний орган встановить, що альтернативні методи відповідності відповідають Повітряному кодексу України та іншим нормативно-правовим актам, прийнятим відповідно до нього, він має без зайвих затримок:

(1) повідомити заявника про те, що альтернативні методи відповідності можуть використовуватися і, якщо застосовно, внести відповідні зміни до схвалення чи сертифіката заявника;

(2) повідомити Агентство про їх зміст, включаючи копії всієї пов'язаної документації.

CAO.B.020. Ведення записів

(a) Компетентний орган має запровадити систему ведення записів, яка дає змогу належним чином простежити процес видачі, продовження дії, зміни, зупинення або припинення дії кожного виданого сертифіката.

(b) Записи для здійснення нагляду за діяльністю схвалених відповідно до цього додатка (Part-CAO) організацій мають містити принаймні:

(1) заявку на видачу схвалення організації;

(2) сертифікат схвалення організації, включаючи будь-які зміни до нього;

(3) копію програми аудитів, що визначає дати, коли проводилися аудити та дати, на які вони були заплановані;

(4) записи щодо постійного нагляду, включаючи всі записи про аудити, як зазначено у CAO.B.055 цього додатка;

(5) усі недоліки, заходи, необхідні для закриття недоліків, та рекомендації,

(6) копії всього відповідного листування з організацією;

(7) докладні відомості про будь-які звільнення відповідно до CAO.B.035 цього додатка та застосовані санкції;

(8) будь-який звіт інших компетентних органів щодо нагляду за організацією;

(9) комбіноване керівництво з льотної придатності, а також зміни до нього;

(10) копію будь-якого іншого документа, схваленого компетентним органом.

(c) Строк зберігання записів, передбачених підпунктом (b) цього пункту, має становити щонайменше п'ять років.

(d) Всі записи надаються на запит компетентного органу іншої держави-члена або Агентства.

CAO.B.025. Взаємний обмін інформацією

(a) Якщо необхідно для виконання своїх завдань відповідно до цих Авіаційних правил, компетентні органи мають здійснювати обмін інформацією.

(b) У разі виникнення потенційної загрози безпеці польотів щодо декількох держав-членів, пов'язані компетентні органи мають сприяти один одному щодо вживання необхідних заходів з нагляду.

CAO.B.030. Обов'язки

Компетентний орган має проводити необхідні інспекції та перевірки з метою перевірки та підтвердження відповідності організацій, за які він є відповідальний відповідно до CAO.1, вимогам розділу A цього додатка (Part-CAO).

CAO.B.035. Звільнення

Якщо держава-член надає звільнення від вимог цього додатка (Part-CAO) відповідно до частини шостої статті 11 Повітряного кодексу України, компетентний орган має задокументувати таке звільнення. Він має зберігати ці записи як передбачено підпунктом (b) (6) CAO.B.020 цього додатка.

CAO.B.040. Заявка

Якщо виробничі площі та засоби комбінованої організації з льотної придатності розташовані на території більше ніж однієї держави-члена, процедура первинної сертифікації та постійний нагляд за схваленням мають здійснюватися у співпраці з компетентними органами держав-членів, на території яких розташовані інші виробничі площі та засоби.

CAO.B.045. Процедура первинного схвалення

(a) Якщо було встановлено, що організація відповідає вимогам, викладеним у підпунктах (a) та (b) CAO.A.035 цього додатка, компетентний орган має офіційно підтвердити заявникові у письмовому вигляді погодження персоналу.

(b) Компетентний орган має перевірити відповідність процедур, зазначених у комбінованому керівництві з льотної придатності, вимогам розділу A цього додатка і впевнитись у наявності підпису відповідального керівника у заяві про зобов'язання, зазначеній у підпункті (a) (1) CAO.A.025 цього додатка.

(c) Компетентний орган має перевіряти відповідність організації вимогам розділу A цього додатка (Part-CAO).

(d) Компетентний орган має провести принаймні одну зустріч з відповідальним керівником під час перевірки з метою надання схвалення, щоб переконатися, що він/вона повною мірою розуміє важливість схвалення та заяви про зобов'язання, зазначеної у підпункті (a) (1) CAO.A.025 цього додатка.

(e) Усі недоліки відповідно до CAO.B.060 цього додатка мають бути підтверджені в письмовому вигляді та подані організації-заявнику.

(g) Для отримання первинного схвалення усі недоліки мають бути усунені організацією та остаточно прийняті компетентним органом до видачі схвалення.

CAO.B.050. Видача первинного схвалення

(a) Якщо компетентний орган встановив, що заявник відповідає вимогам CAO.B.045 цього розділу, орган має видати сертифікат (Форма 3-CAO EASA), за формою, наведеною у доповненні I до цього додатка (Part-CAO), із зазначенням умов схвалення.

(b) Компетентний орган має зазначити номер схвалення комбінованої організації з льотної придатності, як визначено у Формі 3-CAO EASA, наведеній у доповненні I до цього додатка (Part-CAO).

CAO.B.055. Постійний нагляд

(a) Компетентний орган має запровадити та оновлювати програму нагляду, в якій зазначені всі комбіновані організації з льотної придатності, яким він видав сертифікат, та дати, коли були проведені та заплановані аудити цих організацій.

(b) Компетентний орган має перевірити за період, що не перевищує 24 місяці, кожну схвалену ним комбіновану організацію з льотної придатності. Ці аудити мають зосереджуватися, зокрема, на змінах організації, про які було повідомлено відповідно до процедури, зазначеної у підпункті (b) CAO.A.105 цього додатка.

(c) Кожні 24 місяці має здійснюватися вибіркова перевірка окремих повітряних суден, що знаходиться під управлінням комбінованої організації з льотної придатності, якщо організація має відповідне схвалення. Обсяг вибіркової перевірки визначається компетентним органом за результатами попередніх аудитів та раніше проведених інспекцій виробів.

(d) Компетентний орган має підтвердити в письмовому вигляді та надати комбінованій організації з льотної придатності усі недоліки, виявлені під час вищезазначених аудитів.

(e) Компетентний орган має вести записи щодо будь-яких недоліків, виявлених під час вищезазначених аудитів, будь-яких заходів, необхідних для остаточного усунення недоліків, та будь-яких виданих рекомендацій.

(f) Компетентний орган має не рідше одного разу на 24 місяці проводити зустріч з відповідальним керівником комбінованої організації з льотної придатності.

CAO.B.060. Недоліки

(a) Якщо під час аудитів або за допомогою інших засобів виявлено підтвердження невідповідності вимогам цього додатка (Part-CAO), компетентний орган має вжити таких заходів:

(1) у разі недоліку рівня 1 - вживає негайних заходів з припинення, обмеження або зупинення схвалення комбінованої організації з льотної придатності в цілому або частково залежно від серйозності недоліку рівня 1, доки організацією не буде вжито ефективних коригувальних дій;

(2) у разі недоліку рівня 2 - визначає період впровадження коригувальних дій залежно від характеру недоліку, який не має бути більшим, ніж три місяці. За певних обставин наприкінці цього першого періоду і залежно від характеру недоліку компетентний орган може продовжити цей тримісячний період відповідно до задовільного плану коригувальних дій.

(b) У разі неспроможності забезпечити відповідність вимогам протягом визначеного компетентним органом періоду, останній вживає заходів із часткового або повного зупинення дії наданого організації схвалення.

CAO.B.065. Зміни

(a) Після отримання заявки на внесення зміни відповідно до підпункту (a) CAO.A.105 компетентний орган має перевірити відповідність організації застосовним вимогам, перш ніж схвалювати зміну.

(b) Компетентний орган може встановлювати умови, за якими має працювати комбінована організація з льотної придатності під час таких змін, якщо тільки компетентний орган не визначить, що схвалення має бути зупинено з огляду на характер або обсяг змін.

(c) Щодо змін, які не потребують попереднього схвалення, компетентний орган має під час наглядової діяльності оцінити, що комбінована організація з льотної придатності відповідає схваленій процедурі контролю, передбаченій підпунктом (b) CAO.A.105 цього додатка, та відповідає застосовним вимогам.

CAO.B.070. Зупинення, обмеження та припинення

Компетентний орган має:

(a) зупинити дію сертифіката схвалення за наявності вагомих підстав у разі потенційної загрози безпеці польотів, або

(b) зупинити, припинити дію або обмежити сертифікат схвалення відповідно до положень CAO.B.060 цього додатка.

Доповнення I
до додатка 5d 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"
(пункт 1 розділу IV)

Доповнення I (Appendix I)
Сертифікат комбінованої організації з льотної придатності (CAO) - Форма 3-CAO EASA

(a) В межах схвалень класу (класів) та рейтингу (рейтингів), встановлених компетентним органом, обсяг робіт, зазначений у комбінованому керівництві з льотної придатності, визначає точні обмеження схвалення. Тому важливо, щоб клас(и) та рейтинг(и) схвалення та обсяг робіт організації збігалися.

(b) **Рейтинг повітряного судна**, стосовно привілей технічного обслуговування, означає, що комбінована організація з льотної придатності може виконувати технічне обслуговування повітряного судна та будь-якого компонента (включаючи двигуни) відповідно до даних для технічного обслуговування повітряного судна або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для технічного обслуговування компонента, тільки якщо такі компоненти встановлені на повітряне судно. Проте така комбінована організація з льотної придатності **з рейтингом повітряного судна** може тимчасово зняти компонент для виконання технічного обслуговування, щоб покращити доступ до цього компонента, за винятком випадків, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування, що не відповідає вимогам пункту (b). Ця діяльність буде підлягати процедурі контролю, зазначеній у комбінованому керівництві з льотної придатності, яку має схвалити компетентний орган. **Рейтинг двигуна (газотурбінного, поршневого або електричного)** означає, що комбінована організація з льотної придатності може виконувати технічне обслуговування невстановленого двигуна та компонентів двигуна відповідно до даних для технічного обслуговування

двигуна або, якщо погоджено компетентним органом, відповідно до даних для технічного обслуговування компонентів, тільки у випадку, коли такі компоненти встановлені на двигун. Проте така комбінована організація з льотної придатності **з рейтингом двигуна** може тимчасово зняти компонент для виконання технічного обслуговування, щоб покращити доступ до цього компонента, за винятком випадків, коли таке зняття призводить до необхідності виконання додаткового технічного обслуговування, що не відповідає вимогам пункту (c). Комбінована організація з льотної придатності **з рейтингом двигуна** може також виконувати технічне обслуговування на встановленому двигуні під час базового та лінійного технічного обслуговування відповідно до процедури контролю, зазначеної у комбінованому керівництві з льотної придатності, яку повинен схвалити компетентний орган.

(c) **Рейтинг компонента (іншого, ніж двигун в зборі)** означає, що комбінована організація з льотної придатності може виконувати технічне обслуговування невстановлених компонентів (за винятком двигунів в зборі), призначених для встановлення на повітряне судно або двигун. Зазначена комбінована організація з льотної придатності може також виконувати технічне обслуговування встановленого компонента (іншого, ніж двигун в зборі) під час базового та лінійного технічного обслуговування або у виробничих площах та засобах з технічного обслуговування двигуна відповідно до процедури контролю, зазначеної у комбінованому керівництві з льотної придатності, яку повинен схвалити компетентний орган.

(d) **Рейтинг з неруйнівного контролю (NDT)** - це незалежний рейтинг, не обов'язково пов'язаний з конкретним повітряним судном, двигуном або іншим компонентом. Рейтинг NDT необхідний лише для комбінованої організації з льотної придатності, яка виконує NDT як окреме завдання для іншої організації. Комбінована організація з льотної придатності, схвалена з рейтингом повітряного судна, двигуна або компонента, може виконувати NDT виробів, які вона обслуговує, без необхідності мати рейтинг NDT за умови, що комбіноване керівництво з льотної придатності містить процедури NDT.

[ДЕРЖАВА-ЧЛЕН (*)]
[*MEMBER STATE* (*)]
Член Європейського союзу (**)
A Member of the European Union (**)

СЕРТИФІКАТ КОМБІНОВАНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ З ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ
COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION CERTIFICATE

Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].CAO.[XXXX]
Reference: [MEMBER STATE CODE (*)].CAO.[XXXX]

Відповідно до Повітряного кодексу України та Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань" (далі - Авіаційні правила України) та умов, визначених нижче, [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)] цим сертифікатом засвідчує:
Pursuant to Air Code of Ukraine and Aviation rules of Ukraine "Continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and the approval of organisations and personnel involved in these tasks" (hereinafter - Aviation rules of

Ukraine) and subject to the conditions specified below, the [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE(*)] hereby certifies:

[НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]
[COMPANY NAME AND ADDRESS]

як комбіновану організацію з льотної придатності у відповідності з розділом А додатка 5d (Part-CAO) до Авіаційних правил України.
as a combined airworthiness organisation in compliance with Section A of Annex Vd (Part-CAO) to Aviation rules of Ukraine.

УМОВИ:
CONDITIONS:

(a) Це схвалення обмежується тим, що зазначено у доданих умовах схвалення і у розділі "Обсяг робіт" схваленого комбінованого керівництва з льотної придатності, про яке йдеться у Розділі А додатка 5d (Part-CAO) до Авіаційних правил України; та
This approval is limited to that specified in the terms of approval attached, and in the 'Scope of work' Section of the approved combined airworthiness exposition, as referred to in Section A of Annex Vd (Part-CAO) to Aviation rules of Ukraine; and

(b) Це схвалення вимагає забезпечення відповідності процедурам, визначеним у схваленому комбінованому керівництві з льотної придатності; та
This approval requires compliance with the procedures specified in the approved combined airworthiness exposition; and

(c) Це схвалення залишається чинним, доки схвалена комбінована організація з льотної придатності відповідає вимогам додатка 5d (Part-CAO) до Авіаційних правил України; та
This approval is valid whilst the approved combined airworthiness organisation remains in compliance with Annex Vd (Part-CAO) to Aviation rules of Ukraine; and

(d) Якщо схвалена комбінована організація з льотної придатності під своєю системою якості укладає договори з однією чи декількома організаціями, це схвалення залишається чинним для цих організацій, які виконують застосовні договірні зобов'язання; та
Where the approved combined airworthiness organisation contracts out, under their quality system, the service of one or several organisations, this approval remains valid subject to such organisation(s) fulfilling applicable contractual obligations; and

(e) За умови відповідності вищезазначеним умовам чинність цього схвалення не обмежено у часі, окрім випадків, коли схвалення раніше було здано, обмежено, зупинено або припинено.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

Дата первинної видачі сертифіката схвалення: .....
Date of original issue of the approval certificate:

Дата перевидання сертифіката схвалення: .....
Date of this revision of the approval certificate:

Видання N: .....
Revision No:

Підпис: .....
Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE (*)]

Форма 3-CAO EASA, Видання 1 (*EASA Form 3-CAO, Issue 1*)

_____

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити для держав, які не є членами ЄС або EASA.

УМОВИ СХВАЛЕННЯ КОМБІНОВАНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ З ЛЬОТНОЇ ПРИДАТНОСТІ
COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION TERMS OF APPROVAL

Номер схвалення: [КОД ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)].CAO.XXXX
Reference: [MEMBER STATE CODE (*)].CAO.XXXX

Організація: [НАЙМЕНУВАННЯ ТА МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ КОМПАНІЇ]
Organisation: [COMPANY NAME AND ADDRESS]

КЛАС / *CLASS*	**РЕЙТИНГ** / *RATING*	**ПРИВІЛЕЇ** / *PRIVILEGES* (***)
ПОВІТРЯНІ СУДНА *AIRCRAFT (**)*	Літаки - інші, ніж оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції (**) *Aeroplanes - other-than-complex motor-powered aircraft (**)*	☐ Технічне обслуговування *Maintenance* ☐ Управління підтриманням льотної придатності *Continuing-airworthiness management* ☐ Перегляд льотної придатності *Airworthiness review* ☐ Дозвіл на виконання польотів *Permit to fly*

Літаки з максимальною злітною масою (МТОМ) до 2730 кг (**) *Aeroplanes up to 2730 kg maximum take-off mass (MTOM) (**)*	☐ Технічне обслуговування *Maintenance* ☐ Управління підтриманням льотної придатності *Continuing-airworthiness management* ☐ Перегляд льотної придатності *Airworthiness review* ☐ Дозвіл на виконання польотів *Permit to fly*
Вертольоти - інші, ніж оснащені двигуном повітряні судна складної конструкції (**) *Helicopters - other-than-complex motor-powered aircraft (**)*	☐ Технічне обслуговування *Maintenance* ☐ Управління підтриманням льотної придатності *Continuing-airworthiness management* ☐ Перегляд льотної придатності *Airworthiness review* ☐ Дозвіл на виконання польотів *Permit to fly*
Вертольоти з максимальною злітною масою (МТОМ) до 1200 кг, сертифіковані на пасажировмісність до 4 осіб (**) *Helicopters up to 1200 kg MTOM, certified for a maximum of up to 4 occupants (**)*	☐ Технічне обслуговування *Maintenance* ☐ Управління підтриманням льотної придатності *Continuing-airworthiness management* ☐ Перегляд льотної придатності *Airworthiness review* ☐ Дозвіл на виконання польотів *Permit to fly*
Дирижаблі (**) *Airships (**)*	☐ Технічне обслуговування *Maintenance* ☐ Управління підтриманням льотної придатності *Continuing-airworthiness management* ☐ Перегляд льотної придатності *Airworthiness review* ☐ Дозвіл на виконання польотів *Permit to fly*

	Аеростати (**) *Balloons (**)*	☐ Технічне обслуговування *Maintenance* ☐ Управління підтриманням льотної придатності *Continuing-airworthiness management* ☐ Перегляд льотної придатності *Airworthiness review* ☐ Дозвіл на виконання польотів *Permit to fly*
	Планери (**) *Sailplanes (**)*	☐ Технічне обслуговування *Maintenance* ☐ Управління підтриманням льотної придатності *Continuing-airworthiness management* ☐ Перегляд льотної придатності *Airworthiness review* ☐ Дозвіл на виконання польотів *Permit to fly*
КОМПОНЕНТИ (**) *COMPONENTS (**)*	Газотурбінні двигуни в зборі (**) *Complete turbine engines (**)*	☐ Технічне обслуговування *Maintenance*
	Поршневі двигуни в зборі (**) *Complete piston engines (**)*	
	Електричні двигуни (**) *Electrical engines (**)*	
	Компоненти інші, ніж двигуни в зборі (**) *Components other than complete engines (**)*	
СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ВИДИ ОБСЛУГОВУВАННЯ (**) *SPECIALISED SERVICES (**)*	Неруйнівний контроль (NDT) (**) *Non-destructive testing (NDT) (**)*	☐ NDT
ОБМЕЖЕННЯ **(мають бути включені лише для організацій, які мають рейтинг щодо літаків, вертольотів або двигунів в зборі, якщо у них є лише одна особа, яка планує та виконує всі завдання з технічного обслуговування)**		

LIMITATIONS
(to be included only for organisations rated for aeroplanes, helicopters or complete engines, if they only have one person planning and performing all maintenance tasks)

Наступне технічне обслуговування виключається із обсягу робіт (***):
- технічне обслуговування літаків, оснащених газотурбінним двигуном;
- технічне обслуговування вертольотів, оснащених газотурбінним двигуном або з більш ніж одним поршневим двигуном; та
- технічне обслуговування поршневих двигунів в зборі потужністю 450 к. с. та вище, а також газотурбінних двигунів в зборі.

The following maintenance is excluded from the scope of work (***):
- maintenance on aeroplanes equipped with a turbine engine;
- maintenance on helicopters equipped with a turbine engine or with more than one piston engine; and
- maintenance on complete piston engines of 450 HP and above, and on complete turbine engines.

Перелік організацій, що працюють під системою якості (***)
List of organisation(s) working under a quality system (***)

Ці умови схвалення обмежуються виробами, компонентами та обладнанням і видами діяльності, зазначеними в розділі "Обсяг робіт" схваленого комбінованого керівництва з льотної придатності,
These terms of approval are limited to the products, parts and appliances, and to the activities specified in the 'Scope of work' Section of the approved combined airworthiness exposition,

Посилання на комбіноване керівництво з льотної придатності: .....
Combined airworthiness exposition reference:

Дата первинної видачі керівництва: .....
Date of original issue of the exposition:

Дата схвалення останньої зміни: ..... Зміна N: .....
Date of last revision approved: *Revision No:*

Підпис: .....
Signed:

Від компетентного органу: [КОМПЕТЕНТНИЙ ОРГАН ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА(*)]
For the competent authority: [COMPETENT AUTHORITY OF THE MEMBER STATE (*)]

Форма 3-CAO EASA, Видання 1 (*EASA Form 3-CAO, Issue 1*)

(*) або EASA, якщо EASA є компетентним органом.

(**) Видалити, де доречно, якщо організація не схвалена.

(***) Заповнити, де доречно.