

РОЗДІЛ М – ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЛІТАКА

JAR-OPS 1.875 Загальні положення

(Див. IEM OPS 1.875)

(а) Експлуатант не повинен експлуатувати літак, якщо на ньому не було проведено технічне обслуговування (ТО) та він не був переданий до експлуатації організацією, належним чином схваленою/прийнятною відповідно до вимог JAR-145 за виключенням того, що передпольотний огляд не обов'язково має бути виконаний організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог JAR-145.

(б) Цей Розділ описує вимоги до ТО літаків, яким необхідно відповідати разом з сертифікаційними вимогами до експлуатанта, що зазначені в JAR-OPS 1.180.

JAR-OPS 1.880 Термінологія

В цьому Розділі використовуються наступні терміни з JAR-145:

(а) *Передпольотний огляд* – огляд, що виконується перед вильотом для того, щоб впевнитися, що літак є придатним для запланованого польоту. Цей огляд не включає в себе усунення дефектів.

(б) *Схвалений стандарт* – стандарт виробництва/розробки/технічного обслуговування/якості, схвалений Адміністрацією.

(с) *Схвалений Адміністрацією* – схвалений безпосередньо Адміністрацією, або згідно з процедурою встановленою Адміністрацією.

JAR-OPS 1.885 Заявка та схвалення системи ТО експлуатанта

(а) Для схвалення системи ТО при первинному виданні, зміні або відновленні сертифікату експлуатанта, заявник повинен подати документи визначені в JAR-OPS 1.185(b). (Див. IEM OPS 1.885(a).)

(б) При первинному виданні, зміні або відновленні сертифікату експлуатанта, заявник який відповідає вимогам цього розділу, разом з відповідним схваленим/прийнятним Керівництвом організації з ТО згідно з вимогами JAR-145, має право на схвалення системи ТО Адміністрацією. (Див. IEM OPS 1.885(b).)

Примітка: Детальні вимоги викладені в JAR-OPS 1.180(a)(3) та 1.180(b), і JAR-OPS 1.185.

JAR-OPS 1.890 Відповідальність щодо ТО

(а) Експлуатант повинен забезпечити льотну придатність літака та справність експлуатаційного та аварійного обладнання шляхом (Див. AMC OPS 1.890(a)):

(1) виконання передпольотних оглядів (Див. AMC OPS 1.890(a)(1));

(2) усунення будь-яких дефектів та пошкоджень, які впливають на безпечну експлуатацію відповідно до схваленого стандарту, враховуючи Перелік мінімального обладнання (MEL) та Перелік відхилень конфігурації (CDL), якщо ці документи передбачені для типу літака (Див. AMC OPS 1.890(a)(2));

(3) виконання всього обсягу ТО відповідно до схваленої програми ТО літака експлуатанта, що зазначена в JAR-OPS 1.910 (Див. AMC OPS 1.890(a)(3));

(4) аналізу ефективності схваленої програми ТО літака експлуатанта (Див. AMC OPS 1.890(a)(4));

(5) виконання будь-яких експлуатаційних директив, директив льотної придатності та будь-яких інших вимог щодо підтримання льотної придатності, які визначені як обов'язкові Адміністрацією. До формального схвалення JAR-39, експлуатант повинен відповідати діючим національним авіаційним правилам (Див. IEM OPS 1.890(A)(5)); та

(6) виконання модифікацій відповідно до схваленого стандарту та для необов'язкових модифікацій – встановлення політики щодо впровадження. (Див. AMC OPS 1.890(a)(6).)

(б) Експлуатант повинен забезпечити чинність сертифікату льотної придатності для кожного літака, що експлуатуються, відповідно до:

(1) Вимог у зазначеному вище підпункті (а);

(2) будь-якого терміну дії, зазначеного в сертифікаті; та

(3) будь-якого іншого положення щодо вимог ТО, зазначеного в сертифікаті.

(с) Вимоги визначені вище підпунктом (а), повинні бути виконані відповідно до процедур, прийнятних для Адміністрації.

JAR-OPS 1.895 Регулювання ТО

(а) Експлуатант повинен бути схваленим відповідно до вимог JAR-145 для виконання вимог JAR-OPS 1.890(a)(2), (3), (5) та (6) за виключенням випадку коли Адміністрація задоволена, що ТО може бути передано по договору до організації належним чином схваленої/прийнятої згідно з вимогами JAR-145. (Див. АМС OPS 1.895(a))

(b) Експлуатант повинен працевлаштувати особу або групу осіб прийнятних для компетентного органу для забезпечення того, що повний обсяг ТО виконується вчасно, відповідно до схваленого стандарту таким чином, щоб вимоги з відповідальності щодо ТО, зазначені в JAR-OPS 1.890 були виконані. Особа або керівник відповідно, є призначеною посадовою особою, що зазначена у JAR-OPS 1.175(i)(2). Призначена посадова особа відповідальна за ТО також є відповідальною за корегуючі дії виявлені за результатами моніторингу з якості відповідно до JAR-OPS 1.900(a). (Див. АМС OPS 1.895(b))

(c) Призначена посадова особа відповідальна за ТО не повинна бути працевлаштована за договором з Організацією з ТО, схваленою/прийнятною відповідно до вимог JAR-145, якщо це особовим чином не погоджено з Адміністрацією. (Див. АМС-OPS 1.895(c)).

(d) Коли експлуатант не є організацією належним чином схваленою відповідно до вимог JAR-145 мають бути складені домовленості з такою організацією для виконання вимог зазначених в JAR-OPS 1.890(a)(2), (3), (5) та (6). Окрім як зазначено в підпунктах (e), (f) та (g) нижче, домовленості повинні бути в формі письмового договору між експлуатантом та організацією з ТО схваленою/прийнятною згідно з вимогами JAR-145, в якому детально описані функції зазначені в JAR-OPS 1.890(a)(2), (3), (5) та (6) та визначено забезпечення функцій щодо якості зазначених в JAR-OPS 1.900. Договори з базового та планового лінійного ТО літака та з ТО двигунів разом з усіма змінами повинні бути прийнятними для Адміністрації. Адміністрація не вимагатиме комерційні елементи договорів з ТО. (Див. АМС OPS 1.895(b))

(e) Незважаючи на положення підпункту (d), експлуатант може мати договір з організацією яка не є організацією з ТО схваленою/прийнятною згідно з вимогами JAR-145, за умови, що:

(1) для договорів з ТО літаків або двигунів, договірна організація є експлуатантом, схваленим відповідно до JAR-OPS 1, такого ж самого типу літаків,

(2) весь обсяг ТО, врешті решт, виконаний організацією з ТО схваленою/прийнятною згідно з JAR-145,

(3) такий договір детально описує функції зазначені в JAR-OPS 1.890(a)(2), (3), (5) та (6), та визначає забезпечення функцій щодо якості, зазначених JAR-OPS 1.900,

(4) такий договір разом з усіма змінами повинен бути прийнятним для Адміністрації. Адміністрація не вимагатиме комерційні елементи договорів з ТО. (Див. АМС OPS 1.895(b))

(f) Незважаючи на положення підпункту (d), зазначеного вище, в випадку коли літак вимагає випадкового лінійного ТО, договір може бути в формі окремих замовлень робіт у організацій з ТО; (Див. IEM-OPS 1.895(f та g))

(g) Незважаючи на положення підпункту (d), зазначеного вище, в випадку ТО компонента літака, включаючи ТО двигунів, договір може бути в формі окремих замовлень робіт у організації з ТО. (Див. IEM-OPS 1.895(f та g))

(h) Експлуатант повинен забезпечити придатні офісні приміщення в відповідному місцезнаходженні для персоналу зазначеного в підпункті (b), що знаходиться вище. (Див. АМС OPS 1.895(h))

[Поправка 2, 01.07.00]

JAR-OPS 1.900 Система якості

(Див. АМС OPS 1.900)

(Див. IEM OPS 1.900)

(a) Для виконання задач щодо ТО, система якості експлуатанта, яка вимагається в JAR-OPS 1.035, повинна додатково включати щонайменш наступні функції:

(1) моніторинг того, що вимоги зазначені в JAR-OPS 1.890 виконуються відповідно до прийнятних процедур;

(2) Моніторинг того, що весь обсяг договірної ТО виконується згідно з договором; та

(3) Моніторинг постійної відповідності вимогам цього розділу.

(b) Коли експлуатант є схваленим відповідно до вимог JAR-145, система якості може бути об'єднаною з системою якості, що вимагається в JAR-145.

JAR-OPS 1.905 Керівництво з регулювання ТО експлуатанта

(а) Експлуатант повинен забезпечити Керівництво з регулювання ТО експлуатанта, яке має містити подробиці організаційної структури (Див. АМС OPS 1.905(а)) включаючи:

(1) Призначену посадову особу відповідальну за систему ТО, що вимагається JAR-OPS 1.175(i)(2) та особу чи групу осіб зазначених в JAR-OPS 1.895(b);

(2) Процедури які повинні бути виконанні для того щоб задовольнити вимоги відповідальності щодо ТО, зазначені в JAR-OPS 1.890 та функції щодо якості, зазначені в JAR-OPS 1.900, окрім випадків коли експлуатант є належним чином схваленою, відповідно до вимог JAR-145, організацією з ТО, такі подробиці можуть бути включені до керівництва організації з ТО, схваленого згідно з вимогами JAR-145.

(b) Керівництво з регулювання ТО експлуатанта та будь-які послідуочі зміни до нього повинні бути схвалені Адміністрацією.

JAR-OPS 1.910 Програма ТО літака експлуатанта

(а) Експлуатант має забезпечити обслуговування літака згідно з Програмою ТО літака експлуатанта. Програма повинна містити подробиці, включаючи інтервали, всього обсягу ТО, який повинен бути виконаний. Програма має включати програму надійності, в випадку коли Адміністрація визначить, що така програма надійності необхідна. (Див. АМС OPS 1.910(а))

[(b) Схвалена Програма ТО літака експлуатанта повинна підлягати періодичним розглядам та внесенню змін за необхідності. Розгляди мають гарантувати, що програма продовжує бути діючою в світі досвіду експлуатації та враховує нові та/або змінені інструкції з ТО, що опубліковані утримувачем сертифікату типу. (Див. АМС OPS 1.910(b)).

(c) Програма ТО літака експлуатанта повинна відображати застосовані обов'язкові нормативні вимоги на які посилаються документи видані утримувачем сертифікату типу щоб відповідати вимогам JAR-21.61. (Див. АМС OPS 1.910(c))]

[(d)] Програма ТО літака експлуатанта та всі послідуочі зміни до неї повинні бути схвалені Адміністрацією. (Див АМС OPS 1.910 [(d)])

[Поправка 7, 01.09.04]

JAR-OPS 1.915 Технічний бортовий журнал літака експлуатанта

(Див. АМС OPS 1.915)

(а) Експлуатант повинен використовувати систему технічних бортових журналів літака, яка містить наступну інформацію для кожного літака:

(1) Інформацію щодо кожного польоту, яка необхідна щоб гарантувати підтримання безпеки польотів;

(2) Поточний сертифікат передачі до експлуатації літака;

(3) Поточну заяву щодо ТО, яка надає статус щодо планового та непланового ТО літака, що має бути виконано наступним, за виключенням випадків коли Адміністрація може погодити зберігання такої заяви в будь-якому іншому місці;

(4) Всі існуючі відкладені дефекти які мають ефект на експлуатацію літака; та

(5) Будь-які необхідні керівні інструкції щодо домовленостей з підтримки ТО.

(b) Система технічних бортових журналів літака експлуатанта та всі послідуочі зміни до неї повинні бути схвалені Адміністрацією.

JAR-OPS 1.920 Записи з ТО

(Див. АМС OPS 1.920)

(а) Експлуатант повинен забезпечити зберігання бортового журналу літака протягом 24 місяців з дня останнього запису.

(b) Експлуатант повинен забезпечити впровадження системи в формі прийнятній для Адміністрації, для того щоб зберігати наступні записи на такі визначені терміни:

(1) Усі детальні записи з ТО відносно літака та будь-якого компоненту встановленого на нього – протягом 24 місяців після того як літак або компонент літака був переданий до експлуатацію;

(2) загальний наліт та кількість льотних циклів, відповідно, літака та компонентів літака з обмеженим ресурсом – протягом 12 місяців після того як літак назавжди було знято з експлуатації;

(3) загальний наліт та кількість льотних циклів відповідно, після останнього капітального ремонту літака або компонента літака, які мають обмежений міжремонтний ресурс – доки капітальний ремонт літака або компонентів літака не буде замінено іншим капітальним ремонтом або еквівалентним об'ємом та видом робіт.

(4) поточний статус оглядів літака, який забезпечить встановлення відповідності зі схваленою програмою ТО літака – доки огляд літака або компоненту літака не буде замінено іншим оглядом з еквівалентним об'ємом та видом робіт;

(5) Поточний статус директив льотної придатності застосованих до літака та компонентів літака – протягом 12 місяців після того як літак було назавжди знято з експлуатації; та

(6) Подробиці щодо всіх модифікацій та ремонтів літака, двигунів, гвинтів та будь-яких інших компонентів що мають суттєвий вплив на безпеку польотів – протягом 12 місяців після того як літак було назавжди знято з експлуатації. (Див. IEM OPS 1.920(b)(6))

(с) Експлуатант повинен забезпечити в випадку, коли літак назавжди передається від одного експлуатанту до іншого експлуатанта, що записи визначені в підпунктах (а) та (b) повинні також бути передані та визначені терміни мають продовжувати застосовуватися до нового експлуатанта. (Див. AMC OPS 1.920(c))

[Поправка 2. 01.07.00]

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНО НЕЗАПОВНЕНИМ

JAR-OPS 1.925 Навмисно незаповнене

JAR-OPS 1.930 Продовження дії Сертифіката експлуатанта відносно системи ТО (Див. IEM OPS 1.930)

Експлуатант повинен відповідати вимогам JAR-OPS 1.175 і 1.180, для того щоб гарантувати постійну чинність сертифікату експлуатанта відповідно до вимог системи ТО.

JAR-OPS 1.935 Випадок еквіваленту безпеки польотів (Див. IEM OPS 1.935)

Експлуатант не повинен застосовувати процедури еквівалентні тим що зазначені цим розділом якщо не виникла суттєва необхідність та випадок еквіваленту безпеки польотів не був попередньо схвалений Адміністрацією та підтриманий адміністраціями-членами JAA.