

АСЈ/АМС/ІЕМ М - ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЛІТАКА

ІЕМ OPS 1.875**Вступ****Див. JAR-OPS 1.875**

1. Посилання на літаки включають компоненти, що встановлені на літак, або призначені для встановлення.
2. Виконання заходів з усунення льоду та попередження обледеніння не потребує схвалення відповідно до вимог JAR-145.

[Поправка: 2, 01.07.00]

ІЕМ OPS 1.885(a)**Заявка та схвалення ТО експлуатанта****Див. JAR-OPS 1.885(a)**

1 Адміністрація не розраховує, що документи, зазначені в JAR-OPS 1.185(b), будуть подані з первинною заявкою на видачу або зміну в остаточному вигляді, тому що кожен документ потребує схвалення сам по собі, і може бути змінений у результаті перегляду Адміністрацією під час технічної оцінки. Проекти документів мають бути подані за першої ж нагоди, щоб була розпочата технічна оцінка заявки. Видача або зміна сертифікату експлуатанта не може відбутися доки, Адміністрація не отримала оформлені документи.

2 Ця інформація потрібна, щоб надати можливість Адміністрації провести розгляд заявки, оцінити об'єм необхідних робіт з ТО та місця, в яких воно буде виконуватись.

3 Заявник повинен інформувати Адміністрацію, де будуть виконуватися базове та планове лінійне ТО та надати детальну інформацію щодо договірного ТО, яке, на додаток до цього, має виконуватися відповідно до вимог JAR-OPS 1.895(a) або (c).

4 Під час подачі заявки експлуатант повинен мати домовленості щодо всього базового та планового лінійного ТО на певний період часу, який задовольняє Адміністрацію. Експлуатант повинен забезпечити подальші домовленості у встановлений строк, до того часу коли підійшов строк виконання ТО.

Договори на базове ТО та форми з великою періодичністю можуть базуватись на одноразових договорах, якщо Адміністрація вважає, що це відповідає об'єму парку літаків експлуатанта.

[Поправка 01.07.00]

ІЕМ OPS 1.885(b)**Заявка та схвалення системи ТО експлуатанта****Див. JAR-OPS 1.885(b)**

1. Схвалення системи ТО експлуатанта буде позначено за допомогою заяви, яка містить наступну інформацію:
 - a. Номер сертифіката експлуатанта;
 - b. Назву експлуатанта;
 - c. Тип (-и) літаків, для яких система ТО була погоджена;
 - d. Посилання на назву схваленої програми (програм) ТО літака експлуатанта, що має відношення до підпункту (c) вище;
 - e. Посилання на назву схваленого керівництва з регулювання ТО експлуатанта; та
 - f. Будь-які обмеження, що накладаються Адміністрацією на видачу або зміну.

ПРИМІТКА: Схвалення може бути обмежене для певних літаків, певних місцезнаходжень або іншими засобами, такими як експлуатаційні обмеження, якщо Адміністрація вважає це необхідним в інтересах безпечної експлуатації.

AMC OPS 1.890(a)**Відповідальність щодо ТО****Див. JAR-OPS 1.890(a)**

1 Вимога означає, що експлуатант несе відповідальність за визначення, того яке ТО потрібне, коли та ким воно має бути виконано, і за яким стандартом, для того щоб забезпечити підтримання льотної придатності ПС, що експлуатується.

2 Експлуатант повинен мати відповідні знання статусу конструкції (специфікації типу, опції замовника, директиви льотної придатності, модифікації, експлуатаційне обладнання) і необхідного та виконаного ТО.

Статус конструкції літака та ТО повинні бути належним чином документовані, щоб підтримати роботу системи якості (Див. JAR-OPS 1.900).

3 Експлуатант повинен встановити відповідну координацію між службами з льотної експлуатації та ТО, щоб забезпечити отримання всієї інформації стосовно стану літака, необхідної для забезпечення виконання їхніх завдань.

4 Вимога не означає, що експлуатант самостійно виконує ТО (це підлягає виконанню організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог JAR-145, (Див. JAR-OPS 1.895) але означає, що експлуатант несе відповідальність за стан льотної придатності ПС, що експлуатується, і таким чином, повинен бути задоволений, що все необхідне ТО було виконано належним чином, до запланованого польоту.

5 Коли експлуатант не є належним чином схваленим відповідно до вимог JAR-145, експлуатант має надати чітке замовлення на виконання робіт з ТО договірної організації з ТО. Факт, укладання експлуатантом договору з організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог JAR-145, не повинен запобігати проведенню перевірок у виробничих приміщеннях з ТО будь-яких аспектів договірної роботи, якщо він бажає зробити це для виконання вимог зі своєї відповідальності щодо льотної придатності ПС.

AMC OPS 1.890(a)(1)**Відповідальність щодо ТО****Див. JAR-OPS 1.890(a)(1)**

1. Що стосується передпольотного огляду, він задуманий для того щоб мати на увазі всі дії, необхідні для забезпечення придатності літака до запланованого польоту. Це зазвичай має включати, але не обов'язково обмежуватись:

a. Зовнішнім оглядом літака та його аварійного обладнання на предмет їх стану який включає, зокрема, будь-які очевидні ознаки зносу, ушкоджень або протікань. Крім цього, повинна бути встановлена наявність всього необхідного аварійного обладнання.

b. Огляд Технічного бортового журналу, щоб забезпечити, що запланований політ не підпадає під негативний вплив через не усунений відкладений дефект та що жодні необхідні дії з ТО, зазначені в заяві щодо ТО, є простроченими чи стануть простроченими під час польоту.

c. Що споживані рідини, газу і т.д., заправлені до польоту, мають відповідні характеристики, не містять домішок, і правильно записані.

d. Що всі двері надійно закриті .

e. Замки рулів та шасі, чохла приймача повітряного/статичного тиску, обмежувальні пристрої і заглушки двигуна/отвору були зняті .

f. Що всі зовнішні поверхні літака та двигуни не покриті льодом, снігом, піском, пилом, і т.д.

2 Такі завдання, як заправка мастила та гідравлічної рідини, накачування шин можуть вважатись частиною передпольотного огляду, якщо це є прийнятним для Адміністрації. Відповідні інструкції з передпольотного огляду повинні містити процедури для визначення випадків, коли необхідне заправка або накачування є результатом ненормального споживання, та, імовірно, вимагає додаткових заходів з ТО в організації з ТО, схваленої/прийнятої відповідно до вимог JAR-145.

3 Експлуатант повинен опублікувати інструктивний матеріал для технічного та льотного персоналу та всього іншого персоналу, що виконує роботи з передпольотного огляду, відповідно, що визначає відповідальність за ці дії і, в випадку коли завдання передані за договором іншим організаціям, як їхнє виконання підпадає під систему якості, зазначену у пункті JAR-OPS 1.900. Адміністрації має бути продемонстровано, що персонал, який виконує передпольотний огляд, пройшов відповідне навчання для виконання відповідних завдань з передпольотного огляду. Стандарт щодо навчання персоналу, який виконує передпольотний огляд, має бути описаний у керівництві з регулювання ТО експлуатанта.

[Попр. 2, 01.07.00]

ІЕМ OPS 1 890(a)(1)

Відповідальність щодо ТО

Див. JAR-OPS 1.890(a)(1)

Той факт, що виконання передпольотного огляду є відповідальністю щодо ТО експлуатанта, не обов'язково означає, що такий персонал, що виконує завдання з передпольотного огляду, підпорядковується призначеній посадовій особі, що відповідальна за ТО, але те що призначена посадова особа відповідальна за ТО, несе відповідальність за визначення об'єму передпольотного огляду та встановлення кваліфікаційних стандартів до залученого персоналу. Окрім цього, система якості експлуатанта має проводити моніторинг відповідності з кваліфікаційними стандартами.

[Попр. 2, 01.07.00]

АМС OPS 1.890(a)(2)

Відповідальність щодо ТО

Див. AR-OPS 1.890(a)(2)

Експлуатант повинен мати систему для забезпечення того, що всі дефекти, які впливають на безпечну експлуатацію літака, усунуті в строки передбачені у схвалених MEL або CDL відповідно, і що відкладення усунення таких дефектів не може бути дозволено, окрім як за згодою експлуатанта і відповідно до процедури схваленої Адміністрацією.

[Попр. 2, 01.07.00]

АМС OPS 1.890(a)(3)

Відповідальність щодо ТО

Див. JAR - OPS 1.890(a)(3)

Експлуатант повинен мати систему для забезпечення того, що всі форми ТО літака виконуються в строки передбачені схваленою програмою ТО літака та коли форма ТО не може бути виконана у необхідний строк, її відкладання дозволяється за згодою експлуатанта та відповідно до процедури схваленої Адміністрацією.

[Попр. 2, 01.07.00]

АМС OPS 1.890(a)(4)

Відповідальність щодо ТО

Див. JAR-OPS 1.890(a)(4)

Експлуатант повинен мати систему для аналізу ефективності програми ТО, відносно запасних частин, встановлених дефектів, несправностей та пошкоджень та вносити зміни до програми ТО (ці зміни будуть включати схвалення Адміністрацією, якщо тільки експлуатант не має схвалення вносити зміни до програми ТО без прямого залучення Адміністрації).

ІЕМ OPS 1.890(a)(5)**Відповідальність щодо ТО****Див. JAR - OPS 1.890(a)(5)**

"Будь-яка інша вимога щодо підтримання льотної придатності, зроблена обов'язковою Адміністрацією" включає, вимоги пов'язані з сертифікацією типу, такі як: сертифікаційні вимоги з ТО (CMR), компоненти з обмеженим ресурсом, обмеження з льотної придатності, і т.д.

[Попр. 2, 01.07.00]

АМС OPS 1.890(a)(6)**Відповідальність щодо ТО****Див. JAR-OPS 1.890(a)(6)**

Експлуатант повинен встановити політику і працювати згідно цієї політики, для оцінки необов'язкової інформації, що стосується льотної придатності ПС, такої як сервісні бюлетені, сервісні листи та інша інформація, що стосується літака та його компонентів від організацій розробників, виробників або пов'язаних з ними компетентних органів.

АМС OPS 1.895(a)**Регулювання ТО****Див. JAR-OPS 1.895(a)**

- 1 Вимоги призначені для надання наступних трьох альтернативних варіантів:
 - a. Експлуатант має бути схвалений відповідно до вимог JAR-145, щоб здійснювати весь обсяг ТО літака та компонентів літака;
 - b. Експлуатант має бути схвалений відповідно до вимог JAR-145, щоб здійснювати частково ТО літака та компонентів літака. Це, як мінімум, може бути обмеженим лінійним ТО, але може бути значно більше, але все рівно менше ніж у підпункті (a);
 - c. Експлуатант, не схвалений відповідно до вимог JAR-145 на виконання будь якого ТО.
- 2 Експлуатант або потенційний експлуатант може подавати заявку на один з цих варіантів, але тільки Адміністрація має визначати, який варіант може бути прийнятним в кожному конкретному випадку.

2.1 Для прийняття рішення Адміністрація буде застосовувати основні критерії досвіду відповідного експлуатанта, в разі виконання ТО частково, чи в повному обсязі на подібних літаках. Тому, якщо експлуатант подає заявку на варіант (a) – весь обсяг ТО – Адміністрація повинна бути задоволена, що експлуатант має достатній досвід виконання всього обсягу ТО на аналогічному типі ПС. Наприклад, припускаючи, що досвід оцінюється як задовільний, тоді є доцільним з погляду на ТО додати інший широкофюзеляжний літак до існуючого парку широкофюзеляжних літаків. Якщо досвід являється незадовільним або занадто обмеженим, Адміністрація може вибрати або вимагати залучення більш досвідчених керівників та/або більш досвідченого персоналу, що засвідчує ТО, або може відмовити від прийняття нового широкофюзеляжного літака, якщо додатково досвідчений персонал не може бути знайдений.

Варіанти (b) або (c) можуть бути можливою альтернативою.

2.2 Якщо експлуатант подає заявку на варіант (b) – часткове виконання ТО, або Адміністрація не мала можливості прийняти заявку на варіант (a) – тоді задовільний досвід знову являється основним, але в цьому випадку задовільний досвід має відношення до зменшеного обсягу ТО. Якщо досвід являється незадовільним або занадто обмеженим, Адміністрація може вимагати залучення більш досвідченого персоналу, або може відмовити у прийнятті заявки якщо додатково кваліфікований персонал не може бути знайдений. Варіант (c) може бути ймовірною альтернативою. Варіант (c) допускає, що експлуатант або не має задовільного досвіду, або має обмежений досвід виконання ТО частково.

2.3 Адміністрація буде вимагати від експлуатанта укласти договір з організацією, належним чином схваленою відповідно до вимог JAR-145, крім деяких випадків, коли Адміністрація вважає, що можливо залучити достатньо досвідчений персонал, щоб забезпечити мінімальну підтримку з ТО відповідно до варіанту (b), у цьому випадку варіант (b) буде застосовано.

2.4 Що стосується цього параграфу, слово "досвід" означає персонал, який довів, що був безпосередньо залучений до, щонайменше, лінійного ТО літаків аналогічного типу протягом не менше ніж 12 місяців. Такий досвід повинен бути продемонстрований як задовільний. Від експлуатанта потрібна достатня кількість персоналу, що відповідає вимогам JAR-OPS 1.895(b) для забезпечення відповідальності щодо ТО не залежно від того, який варіант буде обраний.

AMC OPS 1.895(b)**Регулювання ТО****Див. JAR-OPS 1.895(b)**

1 Посадова особа або група посадових осіб мають представляти структуру з регулювання ТО експлуатанта (для ТО) та нести відповідальність за всі функції з ТО. В залежності від розмірів експлуатації та організаційної структури, функції з ТО можуть бути розділені між окремими керівниками або розділені декількома способами. Це включає об'єднання функцій "відповідального керівника" (див. JAR-OPS 1.175(h)), "призначеної посадової особи" (див. JAR-OPS 1.175(i)) та функції моніторингу якості (див. JAR-OPS 1.900) за умови, що функція моніторингу якості залишається незалежною від функцій, які необхідно контролювати. У найменшій організації це може призвести до того, що функція моніторингу якості виконується відповідальним керівником, якщо він належним чином підготовлений. Отже, найменша організація складається, щонайменше, із двох осіб, проте Адміністрація може погодитися на те, щоб функція моніторингу якості була передана за договором відділу якості іншого експлуатанта або іншій особі, кваліфікованій належним чином, що є прийнятною для Адміністрації.

2 Фактична кількість осіб, що мають працювати та їх необхідна кваліфікація, залежить від завдань, що повинні виконуватися, та таким чином залежать від розміру та складності експлуатації (мережа маршрутів, регулярні або чартерні рейси, ETOPS, кількість ПС та їх типи, складність ПС та їх вік), кількості та розміщення виробничих приміщень та площ з ТО й об'єм та складність ТО, переданого за договором. Отже, кількість необхідних осіб та їх кваліфікація може відрізнятися докорінно від одного експлуатанта до іншого, і просту формулу, що покриває весь спектр можливостей, не можливо застосувати.

3 Щоб дати можливість компетентному органу погодити кількість осіб та їх кваліфікацію, експлуатант повинен зробити аналіз завдань, що мають виконуватися, спосіб, як він планує розподілити та/або об'єднати ці завдання, вказати, як він планує розподілити відповідальність, й установити кількість чол./годин та кваліфікацію, необхідну для виконання завдань. Аналіз повинен обновлятися з урахуванням значних змін у питаннях, що мають відношення до кількості та кваліфікації необхідних осіб.

4 Адміністрація не обов'язково очікує, що дані щодо кожної особи з групи осіб з керування ТО подаються в індивідуальному порядку до Адміністрації для їхнього погодження. Проте, керівник групи осіб з керування ТО, та будь-який керівник, що підпорядкований йому безпосередньо повинен бути персонально прийнятним для Адміністрації.

[Попр. 2, 01.07.00]

AMC OPS 1.895(c)**Регулювання ТО****Див. JAR-OPS 1.895(c)**

Адміністрація повинна обов'язково прийняти запропоновану особу, найняту організацією, схваленою відповідно до вимог JAR-145, якщо представлений маніфест, що він/вона є єдиною компетентною особою, здатною виконувати цю функцію, що знаходиться на практично робочій відстані від офісів експлуатанта.

[Попр. 2, 01.07.00]

ІЕМ OPS 1.895(c)**Регулювання ТО****Див. JAR-OPS 1.895(c)**

Цей параграф застосовується тільки для договірної ТО і тому не впливає на ситуації, коли організація, схвалена відповідно до вимог JAR-145, та експлуатант являються однією і тією ж організацією.

[Попр. 2, 01.07.00]

АМС OPS 1.895(d)**Регулювання ТО****Див. JAR-OPS 1.895(d)**

1 Якщо експлуатант не є схваленим відповідно до вимог JAR-145 або організація з ТО експлуатанта є незалежною організацією, договір повинен бути укладений між експлуатантом та організацією з ТО, що схвалена відповідно до вимог JAR-145, який докладно визначає, яка робота повинна бути виконана організацією з ТО, що схвалена відповідно до вимог JAR-145.

2 Як специфікація робіт, так і розподіл обов'язків повинен бути ясным, однозначним і достатньо докладним для забезпечення того, що ніяких розбіжностей не повинно з'явитися між залученими сторонами, (експлуатантом, організацією з ТО та Адміністрацією), що може призвести до ситуації, коли робота, яка впливає на льотну придатність або на справність літака, не була виконана або не буде виконана належним чином.

3 Особлива увага повинна бути приділена процедурам та відповідальності, щоб забезпечити, що весь обсяг робіт з ТО виконано, сервісні бюлетені проаналізовано та прийнято рішення щодо їх виконання, директиви льотної придатності виконані вчасно, і що вся робота, включаючи необов'язкові модифікації, виконана у відповідності до схвалених даних та останніх стандартів.

4 Для фактичного змісту та структури договору, як основа може бути використаний Стандартний договір ІАТА про наземне обслуговування, але це не заважає компетентному органу впевнитися, що зміст договору є прийнятним для нього та особливо, що договір дозволяє експлуатанту належним чином виконувати відповідальність щодо ТО. Ті частини договору, що не впливають на технічні або експлуатаційні аспекти льотної придатності, не стосуються цього параграфу.

[Попр. 2, 01.07.00]

АМС OPS 1.895(e)**Регулювання ТО****Див. JAR-OPS 1.895(e)**

1 У випадку укладання договору з організацією, що не є схваленою/прийнятою відповідно до вимог JAR-145, керівництво з регулювання ТО експлуатанта має включати відповідні процедури для забезпечення того, що все договірне ТО виключно виконується у встановлений термін організацією схваленою/прийнятою згідно з вимогами JAR-145, відповідно до даних, прийнятих для Адміністрації. Зокрема, процедури з системи якості мають приділяти велике значення моніторингу відповідності, що був описаний вище. Перелік договірних організацій, що схвалені/прийняті відповідно до вимог JAR-145, або посилання на цей перелік, мають бути включені до керівництва з регулювання ТО експлуатанта.

2 Такі домовленості щодо ТО не звільняють експлуатанта від його повної відповідальності щодо ТО. Особливо, щоб прийняти такі домовленості щодо ТО, Адміністрація має бути задоволена, що такі домовленості дозволяють експлуатанту забезпечити повну відповідність з пунктом JAR-OPS 1.890 «Відповідальність щодо ТО».

[Попр. 2, 01.07.00]

ІЕМ OPS 1.895(e)**Регулювання ТО****Див. JAR-OPS 1.895(e)**

Метою параграфу JAR-OPS 1.895(e) є дозволити основні домовленості щодо ТО з організацією з ТО, що не є схваленою/прийнятною відповідно до вимог JAR-145, якщо доведено, що такі домовленості в інтересах експлуатанта, для спрощення регулювання ТО, та експлуатант відповідним чином контролює їх. Такі домовленості не повинні перешкоджати експлуатанту забезпечувати, що весь обсяг ТО виконується організацією, схваленою/прийнятною відповідно до вимог JAR-145, та відповідати вимогам JAR-OPS 1.890 «Відповідальність щодо ТО». Типовими прикладами таких домовленостей є:

- ТО компонентів:

Експлуатант може вважати прийнятним мати основну договірну організацію, що буде відправляти компоненти до організацій, схвалених відповідним чином, ніж самостійно відправляти різні типи компонентів різним організаціям з ТО, схваленим відповідно до вимог JAR-145. Для експлуатанта є вигідним те, що регулювання ТО спрощується, шляхом наявності однієї договірної організації з ТО компонентів. Експлуатант залишається відповідальним за забезпечення того, що весь обсяг ТО виконується організацією, схваленою/прийнятною відповідно до вимог JAR-145, та відповідно до схваленого стандарту.

- ТО літака, двигуна та компонентів:

Експлуатант може забажати мати договір з ТО з експлуатантом, що схвалений відповідно до вимог JAR-OPS та той самий тип літаків, але не є організацією схваленою відповідно до вимог JAR-145. Типовим випадком є, оренда літака без екіпажу між експлуатантами, що схвалені відповідно до вимог JAR-OPS, де сторони, з причин послідовності і безперервності (особливо для короткострокових договорів оренди), знаходять прийнятним залишити літак під поточними домовленостями щодо ТО. В випадку коли ці домовленості передбачають різні договірні організації, схвалені/прийнятні відповідно до вимог JAR-145, для експлуатанта-орендаря буде більш зручно мати один договір з експлуатантом-орендодавцем. Така домовленість не повинна розумітися як передача відповідальності експлуатанту-орендодавцю: експлуатант-орендар, що є експлуатантом літака, схваленим відповідно до вимог JAR-OPS, лишається відповідальним за ТО літака у виконанні функцій, передбачених параграфом JAR-OPS 1.890, та працевлаштування групи осіб, відповідальних за регулювання ТО відповідно до вимог JAR-OPS 1.895.

По суті, JAR-OPS 1.895(e) не змінює значення параграфів JAR-OPS 1.895(a), (b) та (d) проте, він теж вимагає, що експлуатант має укласти письмовий договір щодо ТО, прийнятний для Адміністрації і, незважаючи на те, який тип прийнятного договору зроблено, від експлуатанта вимагається мати той самий рівень контролю договірною ТО, зокрема шляхом виконання вимог JAR-OPS 1.895(b) щодо групи осіб, відповідальних за регулювання ТО та вимог JAR-OPS 1.900 щодо системи якості.

[Попр. 2, 01.07.00]

ІЕМ - OPS 1.895(f та g)**Регулювання ТО****Див. JAR-OPS 1.895(f та g)**

Наміром цього параграфу є те, що договори щодо ТО не потрібні, коли система ТО експлуатанта, що схвалена Адміністрацією, визначає, що важливі роботи з ТО можуть замовлятися через одноразові замовлення на виконання робіт. Це включає, з очевидних причин, випадкове лінійне ТО, і може також включати ТО компонентів літака, навіть двигунів, за умови, як що Адміністрація вважає, що ТО можливо виконати шляхом замовлення на виконання робіт, як в плані об'єму, так і складності. Варто зазначити, що цей параграф передбачає, що навіть якщо базове ТО замовляється від випадку до випадку, повинен бути письмовий договір на ТО.

[Попр. 2, 01.07.00]

АМС OPS 1.895(h)
Регулювання ТО
Див. JAR-OPS 1.895(h)

В цьому випадку, службове приміщення означає таке службове приміщення, де особи, що займають посади, незважаючи на те чим вони займаються, регулюють ТО, планують ТО, займаються технічними записами чи системою якості, можуть виконувати свої відповідні завдання таким чином щоб це сприяло добрим стандартам щодо ТО. В менших експлуатантах, Адміністрація може погодитись на те, щоб ці завдання виконувалися в одному офісі, за умови, що в ньому достатньо місця, та що кожне завдання може виконуватися без надмірної турботи. Службові приміщення повинні також включати адекватну технічну бібліотеку та кімнату для роботи з документацією.

[Попр. 2, 01.07.00]

АМС OPS 1.900
Система якості
Див. JAR-OPS 1.900

1 Експлуатант повинен встановити план, прийнятний для Адміністрації, для демонстрації, коли та як часто діяльність, що вимагається JAR-OPS 1.890, буде підлягати моніторингу. Крім цього, мають бути складені звіти після завершення кожного моніторингу та включати детальний опис розбіжностей невідповідностей процедурам та вимогам.

2 Частина системи, що стосується зворотного зв'язку, повинна вказувати на те хто відповідає за усунення розбіжностей та невідповідностей у кожному конкретному випадку та процедуру, що потрібно виконувати, якщо усунення не виконано у встановлені терміни. Процедура має залучати відповідального керівника, зазначеного в JAR-OPS 1.175(h).

3 Щоб забезпечити ефективну відповідність з вимогами JAR-OPS 1.900, наступні елементи мають працювати злагоджено:

- a. Вибіркова перевірка виробів - часткове інспектування репрезентативного зразку парку літаків,;
- b. Вибіркова перевірка дефектів – моніторинг виконання усунення дефектів;
- c. Вибіркова перевірка відхилень – моніторинг будь-яких відхилень щодо своєчасного виконання ТО;
- d. Вибіркова перевірка своєчасності виконання ТО – моніторинг того, коли (наліт/календарний термін служби/ льотні цикли і т.д.) літаки і їхні компоненти передані на ТО;
- e. Вибіркова перевірка звітів щодо не льотно-придатного стану та помилок в ТО.

Зверніть увагу, що вимоги JAR-OPS 1.900 включають інші, не потребуючі роз'яснення, елементи контролю.

ІЕМ OPS 1.900
Система якості
Див. JAR-OPS 1.900

Першочерговою метою системи якості є моніторинг відповідності зі схваленими процедурами, що визначені в керівництві з регулювання ТО, для того щоб забезпечити відповідність з Розділом М і, таким чином, забезпечити аспекти ТО в експлуатаційній безпеці літаків. Зокрема, ця частина системи якості передбачає моніторинг ефективності ТО, посилання на JAR-OPS 1.890, та повинна включати систему зворотного зв'язку, для забезпечення того, щоб корегуючі дії були визначені та виконані вчасно.

АМС OPS 1.905(a)
Керівництво з регулювання ТО
Див. JAR-OPS 1.905(a)

1 Метою керівництва з регулювання ТО є викласти процедури, способи та методи експлуатанта. Відповідність з його змістом буде гарантувати відповідність вимогам Розділу М,
Поправка 7 2-М-8 01.09.04

JAR-OPS 1, які разом з відповідним керівництвом організації з ТО, що схвалене відповідно до вимог JAR-145, є необхідною умовою для отримання схвалення Адміністрацією системи ТО експлуатанта.

2 Коли експлуатант є належним чином схваленою відповідно до вимог JAR-145 організацією з ТО, керівництво організації з ТО може скласти основу керівництва з регулювання ТО експлуатанта, в якості спільного документу, а саме:

Керівництво згідно з вимогами JAR-145

- Частина 1 Управління
- Частина 2 Процедури технічного обслуговування
- Частина L2 Додаткові процедури лінійного технічного обслуговування
- Частина 3 Процедури системи якості
- Частина 4 Договірні експлуатанти JAA
- Частина 5 Додатки (зразки документів)

Частина 3 має також включати функції визначені пунктом JAR-OPS 1.900, Система якості

Повинні бути введені додаткові частини, які включають наступне:

- Частина 0 Загальна організація
- Частина 6 Процедури технічного обслуговування відповідно до вимог JAR-OPS

3 Коли експлуатант не є схваленим відповідно до вимог JAR-145, але має договір на ТО з організацією з ТО, схваленою відповідно до вимог JAR-145, керівництво з регулювання ТО має включати:

- Частина 0 Загальна організація
- Частина 1 Процедури технічного обслуговування відповідно до вимог JAR-OPS
- Частина 2 Система якості
- Частина 3 Договірне технічне обслуговування

4 Персонал має бути ознайомлений з тими частинами керівництва, які мають відношення до роботи з координації ТО та льотної придатності, що персонал виконує.

5 Експлуатанту необхідно визначити у керівництві, хто має вносити поправки в документ, зокрема, коли є декілька частин.

6 Особа, відповідальна за регулювання системи якості, має нести відповідальність за моніторинг та внесення поправок до керівництва, якщо інше не погоджено Адміністрацією, включаючи пов'язані з ним керівництва з процедурами та подання запропонованих поправок на схвалення до Адміністрації. Адміністрація може погодити процедуру, що буде зазначена в розділі контроль поправок в керівництві, визначаючи клас поправок, що можуть бути внесені без попереднього погодження Адміністрацією.

7 Експлуатант може використовувати електронну обробку даних (EDP) для публікації керівництва з регулювання ТО. Керівництво з регулювання ТО має бути доступне для Адміністрації у прийнятній для неї формі. Варто приділити увагу сумісності систем публікації електронної обробки даних з необхідністю розповсюдження керівництва з регулювання ТО, як в середині організації та і поза її межами.

8 Частина 0 "Загальна організація" у керівництві з регулювання ТО має включати корпоративне зобов'язання експлуатанта, підписане відповідальним керівником, що підтверджує, що керівництво з регулювання ТО та будь-які пов'язані з ним керівництва визначають відповідність організації вимогам Розділу М, JAR-OPS 1 та визначають, що організація буде відповідати цим вимогам постійно.

9 Заява відповідального керівника у керівництві має включати наміри викладені у наступному параграфі та, взагалі, ця заява може бути використана без змін. Будь-які зміни заяви не повинні змінити її наміри:

Це керівництво визначає організацію та процедури, на яких базується схвалення Адміністрації*, відповідно до вимог Розділу М, JAR-OPS 1.

Ці процедури схвалені підписантом та повинні виконуватися, якщо застосовні, для того, щоб гарантувати, що весь обсяг ТО на парку ПС ...(посилання на назву експлуатанта)... виконується вчасно та відповідно до схваленого стандарту.

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

Зрозуміло, що Адміністрація* схвалить цю організацію, доки Адміністрація* задоволена, що процедури виконуються та робочі стандарти підтримуються. Зрозуміло, що Адміністрація* зберігає право призупинити, змінити або анулювати заяви на схвалення системи ТО організації відповідно до вимог Розділу М, JAR-OPS, у разі, якщо Адміністрація має докази, що процедури не виконуються та стандарти не підтримуються.

Далі зрозуміло, що призупинення або анулювання схвалення системи ТО зробить недійсним сертифікат експлуатанта.

Підпис:

Дата:

Відповідальний керівник та ...(посилання на посаду).....

За та від імені(посилання на назву організації)..... "

* Коли зазначено Адміністрація, будь ласка, вставте справжню назву Національної авіаційної адміністрації JAA (JAA-NAA), наприклад, RLD, RAI, LBA, DGAC, CAA, та інші.

10 В випадку коли відповідальний керівник змінюється, важливо забезпечити, що новий відповідальний керівник підписав заяву, зазначену у параграфі 9 за першою ж нагодою. Це є частиною його погодження JAA-NAA.

Неможливість здійснити цю дію, робить недійсним схвалення відповідно до вимог Частини Розділу М, JAR-OPS.

Доповнення 1 і 2 містять приклади змісту керівництва.

[Попр. 2, 01.07.00]

AMC OPS 1.910(a)

ТО літаків експлуатанта

Див. JAR-OPS 1.910(a)

1 Програма ТО має контролюватися експлуатантом та бути представлена ним на розгляд до Адміністрації.

2 В випадку коли впровадження схваленої програми ТО літаків експлуатанта виконується схваленою належним чином, відповідно до вимог JAR-145, організацією з ТО, з цього випливає, що схвалена відповідно до вимог JAR-145 організація з ТО, повинна мати доступ до відповідних частин схваленої програми ТО літаків експлуатанта, якщо організація не являється автором.

Впровадження означає підготовку та планування робіт з ТО відповідно до схваленої програми ТО.

3 Літак має обслуговуватися лише за однією схваленою програмою ТО літака експлуатанта в заданий момент часу. Якщо експлуатант бажає перейти від однієї схваленої програми ТО літаків експлуатанта до іншої схваленої програми, для впровадження змін може виникнути необхідність проведення перехідної форми/огляду, за погодженням з Адміністрацією.

4 Програма ТО літаків експлуатанта повинна містити передмову, яка буде визначати зміст програми ТО, застосовні стандарти оглядів, дозволені зміни інтервалів виконання ТО та, у разі застосовності, будь-яку процедуру, зі збільшення встановлених інтервалів форм/оглядів. Доповнення 1 до AMC OPS 1.910(a) та (b) містить детальний керівний матеріал щодо змісту схваленої програми ТО літаків експлуатанта.

5 Якщо експлуатант бажає використовувати літак з первинною програмою ТО літаків експлуатанта, що базується на MRBR, будь-яка додаткова програма для постійного нагляду за надійністю, або моніторингом стану літака, повинні вважатися частинами програми ТО літака.

6 Якщо тип літака підлягає процесу MRBR, зазвичай, експлуатант повинен розробляти первинну програму ТО літака експлуатанта, базуючись на MRBR.

7 Документація, що допомагає розробляти програми ТО літаків експлуатанта, для типів літаків, що підлягають процесу MRBR, мають включати перехресні номерні посилання на завдання MRBR, так, що завжди можливо співвіднести завдання з поточною схваленою програмою ТО літака експлуатанта. Це не перешкоджає експлуатанту розробляти схвалену програму ТО літака у світі експлуатаційного досвіду за межами рекомендацій MRBR, але необхідно показати відношення до цих рекомендацій.

8 Деякі схвалені програми ТО літаків експлуатанта, розроблені не в відповідності з процесом MRB, використовують програми надійності. Ці програми надійності мають розглядатись, як частина схваленої програми ТО.

9 Програми надійності мають бути розроблені для програм ТО літака, що базуються на логіці MSG або тих, що включають компоненти категорії «напрацювання на відмову» або які не містять періоди капітального ремонту для всіх компонентів важливих систем.

10 Програми надійності не треба розробляти для програм ТО літаків з масою 5700 кг та нижче або які містять періоди капітального ремонту для всіх компонентів важливих систем.

11. Мета програми надійності забезпечити ефективність та адекватну періодичність завдань програми ТО літака. З цього випливає, що дії, які є результатом програми надійності, можуть не тільки збільшувати інтервали або видаляти завдання щодо ТО, але також скорочувати інтервали або додавати завдання з ТО по мірі необхідності.

12. Програма надійності надає доречні методи моніторингу ефективності програми ТО.

[Попр. 2, 01.07.00]

[AMC OPS 1.910(b)

Програма ТО літаків експлуатанта

Див. JAR-OPS 1.910(b)

1. Експлуатант повинен переглядати детальні вимоги, щонайменше, щорічно.]

[Попр. 7, 01.09.04]

[AMC OPS 1.910(c)

Програма ТО літаків експлуатанта

Див. JAR-OPS 1.910(c)

1 Не зважаючи на AMC OPS 1.910(b), експлуатант повинен переглядати обов'язкову інформацію до того, як вимагається відповідність. Така інформація включає в себе, але не обмежена наступним:

- i. Обмеженнями з льотної придатності, такими, що вимагаються Доповненням G до JAR 23.1529 та Доповненням H25.4 до JAR 25.1529, що включають, де застосовується, обов'язкові інтервали заміни частин з обмеженим ресурсом, огляди цілісності конструкції разом із пов'язаними процедурами щодо оглядів цілісності конструкції.
- ii. Особливостями ТО, такими як сертифікаційні вимоги до ТО/ сертифікатні вимоги щодо перевірок) та тими, на які посилаються AMJ 25.1309 та AMJ 25-19, включаючи, де застосовне, обов'язкові завдання, призначені для виявлення прихованих важливих для безпеки польотів відмов.

[Попр. 7, 01.09.04]

AMC OPS 1.910([d])**ТО літаків експлуатанта****Див. JAR-OPS 1.910(b)**

1. Документація, видана Адміністрацією для схвалення програми ТО літака експлуатанта, може включати детальну інформацію щодо того, хто може видавати сертифікат передачі до експлуатації в конкретній ситуації, та може визначати, які завдання вважаються діяльністю з базового ТО. Розробка схваленої програми ТО літака експлуатанта залежить від достатнього задовільного експлуатаційного досвіду, який належним чином аналізується. В загалі, завдання, що розглядається для розширення інтервалу поза межами встановленими MRB, має бути вдало виконано декілька разів з діючим інтервалом перед тим, як воно може бути запропоновано для розширення інтервалу. Доповнення 1 до AMC OPS 1.910(a) та (b) дає подальший інструктивний матеріал.

2. Адміністрація може схвалити частину або незакінчену програму ТО літака експлуатанта на початку експлуатації нового типу літака або нового експлуатанта, за умови обмеження, що схвалена програма ТО літака експлуатанта є діючою на період, що не перевищує будь-яке необхідне ТО, що не було схвалено. Наступні приклади є ілюстрацією двох можливих варіантів:

2.1 На новому типі літака ще не було закінчено процес погодження оглядів цілісності конструкції або контролю корозії. З цього випливає, що програма ТО літака експлуатанта не може бути схвалена як повна програма, але доцільно затвердити її на обмежений період, скажемо, на 3000 годин або 1 рік;

2.2 Новий експлуатант міг не встановити прийнятні домовленості щодо ТО для форм з великою періодичністю. З цього випливає, що Адміністрація не має можливості схвалити повну програму ТО літака експлуатанта, віддаючи перевагу вибору схвалення на обмежений період.

3. Якщо Адміністрація більше не є задоволеною, тим що безпечна експлуатація може підтримуватись, схвалення програми ТО літака експлуатанта або її частини може бути призупинено або анульовано. Випадки, що спонукають до таких дій, включають:

3.1 Експлуатант призупиняє експлуатацію цього типу літака щонайменше на один рік;

3.2 Періодичний перегляд Адміністрацією програми ТО літака експлуатанта показав, що експлуатанту не вдалося забезпечити, відображення необхідного ТО літака у програмі таким чином, що безпечна експлуатація може бути гарантована.

[Попр. 7, 01.09.04]

AMC OPS 1.915**Технічний бортовий журнал літака експлуатанта****Див. JAR-OPS 1.915**

1. Технічний бортовий журнал літака експлуатанта є системою для запису дефектів та несправностей, виявлених під час експлуатації, та для запису детальної інформації щодо всього обсягу ТО, що виконано на конкретному літаку, для якого застосовується технічний бортовий журнал літака експлуатанта, доки цей літак експлуатується між плановими візитами на станції базового ТО. Крім цього, він використовується для запису експлуатаційної інформації, що відноситься до безпеки польотів та має містити дані про ТО, необхідні для екіпажу, що експлуатує літак. В випадку коли засоби реєстрації дефектів або несправностей в пасажирському салоні або кухні, що впливають на безпечну експлуатацію літаку або безпеку його пасажирів, відокремлені від технічного бортового журналу літака, це має розглядатись як частина, що формує систему технічних бортових журналів.

2. Система технічних бортових журналів експлуатанта може бути на рівні простого документа з одним розділом до складної системи, що має багато розділів, але у всіх випадках вона має включати інформацію, визначену в прикладі, наведеному нижче, який є документом /комп'ютерною системою з п'яти розділів:

Розділ 1 має включати детальну інформацію щодо зареєстрованої назви та адреси експлуатанта, типу літака та повного міжнародного реєстраційного номеру літака.

Розділ 2 має включати детальну інформацію, коли має бути виконано наступне ТО, включаючи, якщо застосовне, позапланові заміни компонентів, що мають бути виконані до наступної форми ТО. Крім цього, цей розділ має включати поточний сертифікат передачі до експлуатації для всього літака, що зазвичай видається наприкінці останньої форми ТО.

ПРИМІТКА: Льотному екіпажу не потрібно отримувати таку детальну інформацію, якщо наступне планове ТО контролюється іншими засобами, прийнятими для Адміністрації.

Розділ 3 має включати детальну інформацію, що вважається необхідною для забезпечення підтримання безпеки польотів.

Така інформація включає:

- i. Тип літака та реєстраційний номер;
- ii. Дата та місце зльоту та посадки;
- iii. Час, коли літак злітав і приземлявся;
- iv. Проміжна сума льотних годин, так, щоб час до наступного планового ТО міг бути визначений. Льотному екіпажу не потрібно отримувати цю детальну інформацію, якщо наступне планове ТО контролюється іншими засобами, прийнятими для Адміністрації.
- v. Детальна інформація щодо будь-яких відмов, дефектів або несправностей на літаку, що впливають на льотну придатність або безпечну експлуатацію літака, включаючи аварійні системи, та будь-які відмови, дефекти або несправності в пасажирському салоні або кухнях, що впливають на безпечну експлуатацію літака або безпеку його пасажирів, що відомі командирі ПС. Умови мають бути забезпечені щоб командир ПС міг занести дату та підписатися під такими записами, включаючи, де застосовне, стан «без дефектів» для підтримання послідовності записів. Умови мають бути забезпечені для сертифікату передачі до експлуатації, або якщо погоджено з Адміністрацією, альтернативного скороченого сертифікату передачі до експлуатації після усунення дефекту або будь-який відкладений дефект або виконану форму ТО. Такий сертифікат, що з'являється на кожній сторінці цього розділу, повинен легко ідентифікувати дефект(-и), до якого він відноситься, або конкретну форму ТО відповідно.

Альтернативний скорочений сертифікат передачі до експлуатації складається з наступної заяви "передача до експлуатації згідно JAR 145.50" замість повної сертифікаційної заяви, визначеної параграфом 1 AMC 145.50(b).

Якщо JAA-NAA погоджується використовувати аналогічний документ до сертифікату передачі до експлуатації, то вступний розділ технічного бортового журналу має включати зразок повної сертифікаційної заяви з параграфу 1 AMC 145.50(b) разом із приміткою, що зазначає: "Альтернативний скорочений сертифікат передачі до експлуатації, що використовується в цьому технічному бортовому журналі, тільки задовольняє наміри вимог JAR 145.50(a). Всі інші аспекти вимог JAR 145.50(b) мають бути виконані".

vi. Кількість заправленого палива та мастила та кількість палива, що доступна у кожному баку, або комбінації баків на початку та наприкінці кожного польоту; засоби, щоб продемонструвати в однакових одиницях вимірювання кількості, як кількість палива, що було заплановано заправити та кількість фактично заправленого палива; положення щодо часу коли наземні роботи по видаленню льоду та/або проти обледеніння почалися та тип рідини, що була застосована, включаючи відношення рідина/вода у суміші.

vii. Підпис за передпольотний огляд.

Крім перерахованого вище, може бути необхідно записувати наступну додаткову інформацію:

Час роботи конкретного двигуна у діапазонах потужностей, коли використання такої потужності двигуна впливає на ресурс двигуна або модуля двигуна. Два приклади це максимальна потужність або потужність в аварійному режимі.

Кількість посадок, якщо посадка впливає на ресурс літака або компонентів літака.

Льотні цикли або цикли наддування літака в повітрі, якщо такі цикли впливають на ресурс літака або компонентів літака.

ПРИМІТКА 1: Якщо Розділ 3 складається з декількох частин включаючи блок типу «знятті компоненти», тоді такі блоки мають включати всю інформацію вказану вище, якщо вона застосовується.

ПРИМІТКА 2: Розділ 3 має бути розроблений таким чином, щоб одна копія кожної сторінки могла залишатись на літаку, а друга копія могла зберігатися на землі до завершення польоту, до якого вона відноситься. Див. також вимоги JAR-OPS 1.140 «Інформація, що зберігається на землі» (Розділ В).

ПРИМІТКА 3: Виклад Розділу 3 має бути розділений, для того щоб чітко показати, що потрібно заповнити після польоту та що потрібно заповнити під час підготовки до наступного польоту.

Розділ 4 має включати детальну інформацію щодо всіх відкладених дефектів, що впливають або можуть впливати на безпечну експлуатацію літака, і тому мають бути відомі командирі літака. На кожній сторінці цього розділу має бути заздалегідь вдрукована назва експлуатанта та порядковий номер сторінки та передбачати запис наступної інформації:

- i. Перехресне посилання на кожен відкладений дефект так, щоб первинний дефект міг бути визначений у відповідному секторі сторінки для записів Розділу 3.
- ii. Оригінальна дата появи відкладеного дефекту.
- iii. Короткий опис дефекту.
- iv. Подобиці послідувачого усунення дефекту та сертифікат передачі до експлуатації, пов'язаний з дефектом або чітке перехресне посилання на документ, що містить подобиці щодо усунення дефекту.

Розділ 5 має включати будь-яку необхідну інформацію щодо підтримки ТО, що має знати командир літака. Така інформація повинна включати дані про те, як зв'язатися з інженерною службою з ТО, якщо проблема з'являється під час польоту по маршрутах, і т.д.

Система технічних бортових журналів може бути як у паперовому, так і у комп'ютерному вигляді або будь-якою комбінацією обох варіантів.

[Попр. 2, 01.07.00; Попр. 3, 01.12.01]

АМС OPS 1.920

Записи з ТО

Див. JAR-OPS 1.920

1 Експлуатант повинен забезпечити, що він завжди одержує повний сертифікат передачі до експлуатації відповідно до вимог JAR-145, так, щоб необхідні записи могли зберігатись. Система для ведення записів з ТО має бути описана у керівництві з регулювання ТО або у відповідному керівництві згідно з вимогами JAR-145.

2 Коли експлуатант домовляється з відповідною організацією з ТО щодо збереження копій записів з ТО від його імені, він, проте, продовжує нести відповідальність за записи з ТО відповідно до вимог JAR-OPS 1.920(b) щодо зберігання записів. Якщо він припиняє бути експлуатантом літака, він також залишається відповідальним за передачу записів будь-якій іншій особі, що стає експлуатантом літака.

3 Ведення записів з ТО у формі, прийнятній для Адміністрації, зазвичай означає в паперовому виді або в комп'ютерній базі даних або комбінацію обох варіантів. Записи, що зберігаються в вигляді мікрофільмів або у формі оптичного диску, також прийнятні.

4 Паперові записи мають бути зроблені з міцного матеріалу, що може витримати звичайне користування та зберігання. Запис повинен лишатися придатним для читання протягом всього періоду зберігання документів.

5 Комп'ютерні системи повинні мати, щонайменше, одну резервну систему, що має оновлюватись, щонайменше, протягом 24 годин після кожного ТО. На кожному терміналі має стояти програмне забезпечення, що захищає від можливості несанкціонованого персоналу вносити зміни до бази даних.

6 Зберігання записів про ТО в вигляді мікрофільмів або на оптичному диску може виконуватись в будь-який час. Записи повинні бути придатними для читання настільки, як і оригінальний запис, і лишатися такими протягом всього періоду зберігання документів.

7 Інформацією про час, дати, цикли і т.д., що вимагається JAR-OPS 1.920, далі називається як "сумарні записи з ТО" це ті записи, що надають всеохоплюючу інформацію щодо стану ТО літаків та будь-яких компонентів літака з обмеженим ресурсом. Поточний статус усіх компонентів літака з обмеженим ресурсом має вказувати на обмеження ресурсу компоненту, загальну кількість годин, сумарну кількість циклів або календарний час та кількість годин/циклів/часу, що залишається до часу потрібного виведення компоненту з експлуатації.

8 Поточний стан директив льотної придатності (AD) має визначати діючі AD, включаючи номери ревізій або змін. Якщо AD застосовуються взагалі до літаків або типів компонентів, але не застосовується до конкретного літака або компоненту, це має бути зазначено. Статус AD включає дату, коли AD була виконана, та якщо AD контролюється через льотні години або льотні цикли, він має включати загальну кількість льотних годин або льотних циклів літака або двигуна або компонента відповідно. Для AD, що повторюються, тільки останнє виконання має бути записане в статусі AD. Статус також має визначати, яка частина директиви, у разі якщо вона складається з декількох частин, була виконана, та метод, якщо в AD надається можливість вибору.

9 Детальна інформація щодо поточних модифікацій та ремонтів означає доказові дані, що підтримають відповідність з вимогами льотної придатності. Це може бути у формі додаткового сертифіката типу, сервісного бюлетеня, керівництва з ремонту конструкції або подібного схваленого документу. Якщо дані з льотної придатності для модифікації та ремонту створені організацією, схваленою відповідно до вимог JAR-145, у відповідності з існуючим національним законодавством, вся детальна документація, необхідна для визначення зміни та її схвалення, має зберігатися.

10 Доказові дані можуть включати:

- a. Програму відповідності;
- b. Головне креслення або перелік головних креслень, виробничі креслення, інструкції з установки;
- c. Інженерні звіти (статична міцність, втома, допуски щодо пошкоджень, аналіз несправностей і т.д.);
- d. Програма наземних і льотних випробувань та їх результати;
- e. Дані про зміну центрівки та маси;
- f. Додатки до керівництва з ТО та ремонту;
- g. Зміни програми з ТО та інструкції щодо підтримання льотної придатності; і
- h. Доповнення до керівництва з льотної експлуатації літака.

11 Записи з ТО мають зберігатись у безпечному місці, у відношенні до пожежі, затоплення, крадіжки або зміни.

12 Комп'ютерні резервні диски, плівки і т.д. мають зберігатись в місці, іншому від того, у якому знаходяться поточні робочі диски, плівки і т.д., та в безпечній середі.

[Попр. 2, 01.07.00]

IEM OPS 1.920(b)(6)

Записи з ТО

Див. JAR-OPS 1.920(b)(6)

Для цілей цього параграфу, "компонент, що має суттєвий вплив на безпеку польотів" означає компонент, що включає частини з обмеженим ресурсом або підпадає під обмеження з льотної придатності або являється основним компонентом, таким як шасі або система керування польотом.

[Попр. 2, 01.07.00]

AMC OPS 1.920(c)

Записи з ТО**Див. JAR-OPS 1.920(с)**

1 Якщо експлуатант припиняє свою діяльність, усі записи з ТО, що зберігаються мають бути передані новому експлуатанту або, якщо немає експлуатанта, мають зберігатись відповідно до вимог Адміністрації.

2. "Передача назавжди" зазвичай не включає оренду літака без екіпажу, коли строк договору оренди менш ніж 6 місяців. Проте, Адміністрація, має бути задоволена, що всі записи з ТО, необхідні на строк договору оренди передані орендарю або доступні для нього.

[Попр. 2, 01.07.00]

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

Цей параграф стосується планових змін в системі ТО. Доки вимоги, що відносяться до сертифікатів експлуатанта, включаючи їх видачу, зміни та подовження визначені в Розділі С, ця частина включена в Розділ М, щоб забезпечити, що експлуатанти були проінформовані, що в іншій частині є вимоги, що можуть вплинути на підтримання прийняття домовленостей з ТО.

IEM OPS 1.935**Випадок еквіваленту безпеки польотів****Див. JAR-OPS 1.935**

1 Цей параграф має намір надати необхідну гнучкість компетентному органу, для того, щоб він міг приймати альтернативні методи встановлення відповідності з будь-якою вимогою Розділу М, зокрема, у випадку використання нових технологій.

2 Один раз погоджені JAA альтернативні методи встановлення відповідності, будуть запропоновані для включення до Розділу М, JAR-OPS 1 після консультації щодо NPA (повідомлення про запроповану поправку), але, тим часом, можуть бути опубліковані як Тимчасова інструктивна листівка з ТО.

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНО НЕЗАПОВНЕНИМ

Додаток 1 до AMC OPS 1.905(a)**Керівництво з регулювання ТО експлуатанта, що також має схвалення відповідно до вимог JAR-145**

Керівництво може бути складено з будь-яким порядком пунктів, пункти можуть бути скомбіновані за умови, що всі застосовні пункти освітлені.

ЧАСТИНА 0 ЗАГАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ

- 0.1 Корпоративне зобов'язання експлуатанта
- 0.2 Загальна інформація:
 - Короткий опис організації
 - Відносини з іншими організаціями
 - Склад парку ПС - Тип експлуатації
 - Місцезнаходження лінійних станцій
- 0.3 Персонал з регулювання ТО:
 - Відповідальний керівник
 - Призначена посадова особа
 - Координація щодо ТО
 - Обов'язки та відповідальність
 - Організаційна (і) структура (-и)
 - Людські ресурси та політика щодо підготовки;
- 0.4 Процедура повідомлення JAA про зміни щодо домовленостей з ТО/місцезнаходження/персоналу /діяльності/схвалення.
- 0.5 Процедура внесення змін до керівництва.

*ЧАСТИНА 1 УПРАВЛІННЯ

*ЧАСТИНА 2 ПРОЦЕДУРА ТО

*ЧАСТИНА L2 ДОДАТКОВІ ПРОЦЕДУРИ ЛІНІЙНОГО ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

*ЧАСТИНА 3 ПРОЦЕДУРИ СИСТЕМИ ЯКОСТІ

Кваліфікація персоналу з ТО експлуатанта, не охопленого вимогами JAR-145.

ПРИМІТКА: Процедури системи якості, зазначені в Додатку 2 до AMC OPS 1.905(a) (Частина 2 Система якості), повинні бути враховані.

*ЧАСТИНА 4 ДОГОВІРНІ ЕКСПЛУАТАНТИ JAA

*ЧАСТИНА 5 ДОДАТКИ (Зразки документів)

(*) Ці Частини містять в собі керівництво організації з ТО, схваленої відповідно до вимог JAR-145

ЧАСТИНА 6 ПРОЦЕДУРИ ТО ЗГІДНО З JAR-OPS

- 6.1 Використання технічного бортового журналу ПС та застосування MEL;
- 6.2 Програма ТО ПС - Розроблення та внесення змін
- 6.3 Записи щодо нальоту та ТО, відповідальність, зберігання, доступ;
- 6.4 Виконання і контроль директив льотної придатності;
- 6.5 Аналіз ефективності програми ТО;
- 6.6 Політика щодо виконання необов'язкових модифікацій;
- 6.7 Стандарти щодо виконання головних модифікацій;

6.8 Звіти про дефекти:

- Аналіз
- Зв'язок з виробниками та регуляторними органами;
- Політика щодо відкладених дефектів;

6.9 Інженерна діяльність;

6.10 Програми надійності

- Планер;
- Силова установка;
- Компоненти;

6.11 Передпольотний огляд:

- Підготовка ПС до польоту
- Субпідрядні функції з наземного обслуговування
- Надійність кріплення під час завантаження вантажу та багажу
- Контроль заправлення, кількість/якість
- Контроль забруднення снігом, льодом, пилом та піском відповідно до схваленого стандарту;

6.12 Зважування ПС;

6.13 Процедура проведення обльотів;**

6.14 Зразки документів, бирок та форм, що використовуються;

(**) може бути висвітлено в Частині 2, Процедури ТО.

[Попр. 2, 01.07.00]

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНО НЕЗАПОВНЕНИМ

Додаток 2 до АМС OPS 1.905(а)**Керівництво з регулювання ТО експлуатанта, що не має схвалення відповідно до вимог JAR-145**

Керівництво може бути складено з будь-яким порядком пунктів за умови, що всі застосовні пункти освітлені.

ЧАСТИНА 0 ЗАГАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ

(як показано в Додатку 1 до ІЕМ OPS 1.905(а))

ЧАСТИНА 1 ПРОЦЕДУРИ ТО ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ JAR-OPS

(як показано в Додатку 1, Частина 6, Процедури ТО відповідно до вимог JAR-OPS)

ЧАСТИНА 2 СИСТЕМА ЯКОСТІ

- 2.1 Політика з якості щодо ТО, план та процедури аудитів;
- 2.2 Моніторинг діяльності з регулювання ТО;
- 2.3 Моніторинг ефективності програми ТО;
- 2.4 Моніторинг виконання всього обсягу ТО відповідною схваленою згідно з вимогами JAR-145 організацією :
 - ТО літака;
 - Двигунів;
 - Компонентів.
- 2.5 Моніторинг все виконання всього обсягу договірною ТО відповідно до договору, включаючи субпідрядників, яких залучає підрядчик з ТО;
- 2.6 Персонал з якості.

ЧАСТИНА 3 ДОГОВІРНЕ ТО

- 3.1 Процедура вибору підрядника з ТО;
- 3.2 Детальний перелік підрядників з ТО;
- 3.3 Важливі технічні процедури, визначені в договорі (-ах) з ТО;

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНО НЕЗАПОВНЕНИМ

Додаток 1 до AMC OPS 1.910(a), (b), (c) та (d)
[Програма ТО літака експлуатанта
Див JAR-OPS 1.910(a), (b), (c), та (d)]

1.1 Програма ТО повинна містити наступну основну інформацію:

1.1.1 Тип/модель та реєстраційний номер літака, двигунів та, якщо застосовано, допоміжної силової установки та повітряних гвинтів;

1.1.2 Назву та адресу експлуатанта.

1.1.3 Скорочену назву документа програми експлуатанта; дату видання та номер видання;

1.1.4 Заяву, підписану експлуатантом, з метою, щоб засвідчувати, що визначені літаки будуть обслуговуватися відповідно до програми, і що програма буде переглядатися й оновлятися як вимагається в частині 5.

1.1.5 Зміст/список діючих сторінок документа.

1.1.6 Періодичність форм ТО, що відображають очікуване використання літака. Таке використання має бути заявлено та включати допуск не більше ніж 25%. В випадках, коли використання не може бути очікуваним, обмеження в календарному часі також мають бути включені.

1.1.7 Процедура збільшення встановленої періодичності форм, якщо застосовне та прийнятно для Адміністрації.

1.1.8 Можливість записувати дату та номер схвалених змін, що вносяться до програми.

1.1.9 Детальна інформація щодо передпольотних завдань з ТО, що виконуються технічним персоналом та не включені до керівництва з експлуатації для виконання льотним екіпажем.

1.1.10 Завдання та періоди (інтервали/частота), через які кожна частина літака, двигунів, силових установок, повітряних гвинтів, компонентів, агрегатів, обладнання, приладів, електро та і радіо апаратури, та пов'язаних з ними систем та агрегатів повинні бути перевірені, разом з видом і ступенем огляду.

1.1.11 Періоди, через які компоненти, в разі застосовності, повинні бути перевірені, очищені, змащені, до-заповнені, відрегульовані та випробувані.

1.1.12 Детальна інформація [щодо застосовних вимог до старіючих систем літака, разом з будь-якими пов'язаними програмами вибіркового контролю.]

1.1.13 Детальна інформація щодо [спеціальних програм ТО конструкції, якщо видана утримувачем сертифікату типу та включає, але не обмежена наступним:

- ТО цілісності конструкції шляхом додаткових програм оглядів конструкції та безпечних пошкоджень (SSID).

- Програми ТО конструкції, що впливають з перегляду сервісних бюлетенів, виконаним утримувачем сертифікату типу

- Контроль та запобігання корозії

- Оцінка ремонту

- Розповсюдження пошкоджень від втоми]

[1.1.14 Заява про обмеження щодо придатності в показниках загальної кількості льотних циклів/календарних днів/годин нальоту для програми конструкції, зазначеної в пункті 1.1.13.

Примітка: Подальші детальні інструктивні матеріали щодо програм для конструкцій старіючих ПС, можна знайти в TGL 11, що опублікований в Адміністративних та інструктивних матеріалах JAA, Розділ 1, Частина 3.]

[1.1.15]Періоди та процедури щодо збору даних з моніторингу стану двигунів.

[1.1.16]Періодичність виконання капітальних ремонтів та/або замін на нові або відремонтовані компоненти.

[1.1.17]Перехресне посилання на інші документи, схвалені Адміністрацією, що містять детальну інформацію щодо робіт з ТО, що мають відношення до обов'язкових обмежень ресурсу, Сертифікаційних вимог з ТО (SMR) та Директиви льотної придатності (AD).

Примітка: Для попередження недбалих змін до таких завдань або інтервалів, ці розділи не повинні бути включені в основну частину програми ТО, або будь-яку систему контролю планування, без особливої ідентифікації їх статусу як обов'язкового.

[1.1.18]Детальну інформацію або перехресне посилання на будь-яку необхідну програму надійності або статистичний метод постійного нагляду.

[1.1.19]Заява про те, що практики та процедури виконання програми мають відповідати стандартам визначеним в інструкціях з ТО утримувача сертифікату типу. В випадку коли і практики та процедури включено до розробленого керівництва з ТО експлуатанта, схваленого Адміністрацією, заява має посилатися на це керівництво.

[1.1.20]Кожна заявлена робота з ТО має бути визначена в розділі з визначеннями програми.

2. Основи програми

2.1 Програма ТО літака експлуатанта зазвичай має базуватись на Звіті Комітету з розгляду ТО (MRBR), якщо він є в наявності, та на документі з планування ТО (MPD) утримувача сертифіката типу або розділі 5 керівництва з ТО (наприклад рекомендована виробником програма ТО).

Структура та формат цих рекомендацій з ТО можуть бути переписані експлуатантом, щоб краще підходити до його експлуатації та контролю певної програми ТО.

2.2 Для літака, що тільки отримав сертифікат типу, та не має раніше схваленої програми ТО, експлуатанту буде необхідно зробити всебічну оцінку рекомендацій виробника (та MRBR, якщо застосовується), разом з іншою інформацією щодо льотної придатності, щоб розробити реальну програму для схвалення.

2.3 Для літаків на які є сертифікат типу допускається зробити порівняння з раніше схваленими програмами ТО. Не треба розуміти, що програма, схвалена для одного експлуатанта, автоматично буде схвалена для іншого експлуатанта. Має бути зроблена оцінка використання ПС/парку, частоти посадок, встановленого обладнання і, зокрема, повинен бути оцінений досвід організації з ТО. Якщо Адміністрація не задоволена тим, що запропонована програма ТО буде використовуватись експлуатантом, вона має звернутися до експлуатанта, щоб він вніс необхідні зміни до неї, такі як додаткові завдання з ТО або зменшення періодичності форм, або розробити первинну програму ТО, що базується на рекомендаціях виробника.

3 Поправки

3.1 Поправки (ревізії) до схваленої програму ТО мають вноситися експлуатантом, щоб відобразити зміни рекомендацій утримувача сертифіката типу, модифікації, експлуатаційний досвід, або вимоги Адміністрації. Програми надійності формують один важливий метод перегляду схвалених Програм.

4 Дозволені зміни періодичності ТО

4.1 Експлуатант може змінювати періодичність, приписану програмою тільки за умови схвалення Адміністрацією.

[]

[Попр. 2, 01.07.00; Попр. 7, 01.09.04]

НАВМИСНО ЗАЛИШЕНО НЕЗАПОВНЕНИМ