



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ



Підтримання льотної придатності. М.А.201 Part-M.

Укладання договорів щодо підтримання льотної придатності та технічного обслуговування

Борис БАКАЄВ
Анна ПРОРОЧЕНКО

21.04.2021





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

Вступ





Мета:

- Ознайомлення з основними вимогами Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності ПС та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» щодо підтримання льотної придатності повітряних суден
- Ознайомлення з основними вимогами щодо договорів з підтримання льотної придатності та договорів з технічного обслуговування
- Ознайомлення з основними змінами в процедурах видачі сертифіката перегляду льотної придатності/ дозволу на виконання польотів



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

**АПУ «Підтримання льотної
придатності ПС та авіаційних
виробів, компонентів і
обладнання та схвалення
організацій і персоналу,
залучених до виконання цих
завдань»**





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

Застосовне законодавство:

Наказ Державіаслужби від
06.03.2019 № 286 Про
затвердження Авіаційних
правил України

+

AMC&GM

(Наказ Державіаслужби
від 27.06.2019 № 809 (зі
зміною))



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

КРАЇНИ

Про затвердження процедур до
додатків 1-5 до Авіаційних правил України
«Підтримання льотної придатності
повітряних суден та авіаційних виробів,
компонентів і обладнання та схвалення
організацій і персоналу, залучених до
виконання цих завдань» у виді прийнятих
Агентством прийнятих методів відповідності (AMC)
та керівного матеріалу (GM)

№ 286

На виконання абзацу четвертого пункту 2 наказу Державної авіаційної служби України від 06 березня 2019 року № 286 «Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28 березня 2019 року за № 316/33287, Рішень Європейського Агентства з безпеки польотів (EASA) від 17 грудня 2015 року № 2015/029/R, від 11 липня 2016 року № 2016/011/R та відповідно до підпункту «є» пункту 5 Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 року № 731, **н а к а з у ю:**

1. Затвердити процедури до додатків 1-5 до Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – Авіаційні правила), затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 06 березня 2019 року № 286, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 28 березня 2019 року за № 316/33287, у виді прийнятих методів відповідності (AMC) та керівного матеріалу (GM) (далі – прийнятні методи відповідності (AMC) та керівний матеріал (GM)), що додаються.

42 Повітряного кодексу
у програму адаптації
до Союзу» та з метою
26 листопада 2014 року
нт Європейської Комісії

УВ Державіаслужба України
809 від 27.06.2019

зрх.1



Ю:

«Підтримання льотної

придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання



З 01.07.2021 набирають чинності зміни до Авіаційних правил України

Наказ Державіаслужби від 26.11.2020 № 1933 «Про затвердження змін 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», зареєстрований в Мін'юсті України 05.12.2020 р. за № 13/35635

+

AMC&GM (очікуються до 01.05.2021)



Авіаційні правила України

I. Загальні положення

Ці Авіаційні правила встановлюють загальні технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення:

(а) підтримання льотної придатності повітряних суден, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них, які:

- внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, якщо нагляд за безпекою польотів не було передано третій країні і вони не використовуються експлуатантом, який схвалений в Україні; або
- зареєстровані в третій країні і використовуються експлуатантом, який схвалений в Україні, у випадку коли нагляд за безпекою польотів був переданий Україні;

...



Авіаційні правила України

...

(b) відповідності основним вимогам, визначеним у Доповненні II до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05 липня 2018 року № 682, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 27 вересня 2018 року за № 1109/32561 (далі – Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»), в частині підтримання льотної придатності повітряних суден, зареєстрованих в третіх країнах, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них, для яких нагляд за безпекою польотів не було передано державі-члену, та які передано на умовах сухого лізингу авіаперевізнику.



III. Вимоги до підтримання льотної придатності

1. Підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених у пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, та компонентів, призначених для встановлення на них, має здійснюватися відповідно до положень додатка 1 до цих Авіаційних правил (Part-M).

2. Організації та персонал, які задіяні в підтриманні льотної придатності повітряних суден, зазначених у пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, та компонентів, призначених для встановлення на них, включаючи технічне обслуговування, мають відповідати вимогам додатка 1 до цих Авіаційних правил (Part-M) та положенням Розділів IV та V цих Авіаційних правил.

...



III. Вимоги до підтримання льотної придатності

...

3. Шляхом відступу від положень пункту 1 Розділу III цих Авіаційних правил підтримання льотної придатності повітряних суден, зазначених в пункті 1 (а) Розділу I цих Авіаційних правил, які мають дозвіл на виконання польотів, має здійснюватися на підставі особливих заходів з підтримання льотної придатності, як визначено в дозволі на виконання польотів відповідно до Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника», затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 17 січня 2014 року № 27, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06 лютого 2014 року за № 240/25017 (далі – Part-21).

...



VII. Прийнятні методи відповідності

1. Агентство має розробити прийнятні методи відповідності (Acceptable Means of Compliance) (далі – АМС), які можуть використовуватися компетентним органом, організаціями та персоналом для демонстрації відповідності положенням додатків до цих Авіаційних правил.
2. АМС, видані Агентством, не мають впроваджувати нові вимоги та пом'якшувати наявні вимоги додатків до цих Авіаційних правил.
3. У разі застосування виданих Агентством АМС відповідні вимоги додатків до цих Авіаційних правил вважаються виконаними без подальшої демонстрації.

Відповідно до п. 3 наказу Державіаслужби від 27.06.2019 № 809:

АМС та GM можуть використовуватися організаціями та персоналом для демонстрації відповідності положенням додатків до Авіаційних правил та, у разі їх застосування, відповідні вимоги додатків до Авіаційних правил вважаються виконаними без подальшої демонстрації.



VIII. Визнання сертифікатів

...

3. Організації з технічного обслуговування, основне місце діяльності яких розташоване поза межами території України, схвалені відповідно до положень Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014, визнаються в Україні такими, що схвалені відповідно до положень цих Авіаційних правил.

4. Сертифікати дозволеної передачі – Форми 1 EASA, видані відповідно до вимог щодо встановлення компонентів Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (EU) № 1321/2014, визнаються в Україні такими, що відповідають положенням цих Авіаційних правил.

...



Інформаційний лист від
09.07.2019 № 1.15-4655-19
щодо видачі сертифіката
передачі в експлуатацію
схваленими EASA Part-145
або EASA Part-M Subpart F

...

Сертифікат передачі до експлуатації на ПС, які внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, може бути виданий EASA Part-145 організацією, з використанням посилання на номер схвалення, що виданий EASA або державою-членом ЄС та має містити наступну заяву:

«Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with Part-145 under the national aviation law of Ukraine and in recognition of the organisation's EASA Part-145 approval, and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service».

У випадку коли сертифікат передачі до експлуатації видається організацією з ТО, що має схвалення Part M/F, відповідна заява щодо передачі до експлуатації має містити посилання на Підчастину F Part-M замість Part-145.

...



Сайт працює у тестовому режимі та постійно оновлюється



STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE

ENG ▾

[SAFETY DIRECTIVES](#)

[AERONAVIGATION ▾](#)

[UNMANNED AIRCRAFT ▾](#)

[FOREIGN MAINTENANCE ORGANISATIONS](#)

[SAFER-U PROJECT \(STRENGTHENING THE AVIATION FRAMEWORK AND EUROPEAN REGULATIONS FOR UKRAINE\) ▾](#)

[ORGANIZATIONAL STRUCTURE](#)

[AIRWORTHINESS DIRECTIVES](#)

[FOREIGN MAINTENANCE ORGANISATIONS](#) ▸

Головна ▸ [Foreign maintenance organisations](#)

Foreign maintenance organisations



[Release to service of the Ukrainian registered aircraft](#)

INFORMATION ABOUT ...

[Leadership](#)

[About service](#)

INFORMATION FOR ...

[Passengers](#)

[The media](#)

[The most requested information](#)

[Access to DASU Unified Information System](#)



[Government Hotline - 1545](#)



[The phone number of the DeraviaL Services hotline is 044-351-55-66](#)



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

Визначення





~~велике повітряне судно - повітряне судно, що класифіковане як літак з максимальною злітною масою понад 5700 кг або багатомоторний вертоліт~~



повітряне судно складної конструкції, оснащене двигуном:

(i) літак:

з максимальною сертифікованою масою понад 5700 кг, або
сертифікований для максимальної пасажировмісності понад 19 осіб, або
сертифікований для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з 2 пілотів, або
обладнаних турбореактивним двигуном (двигунами) або більше ніж одним турбогвинтовим двигуном, або

(ii) вертоліт, сертифікований:

з максимальною злітною масою понад 3175 кг, або
для максимальної пасажировмісності понад 9 осіб, або
для експлуатації мінімальним льотним екіпажем з 2 пілотів, або

(iii) повітряне судно з поворотними гвинтами.



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

- літак з максимальною злітною масою 1200 кг або менше, який не підпадає під класифікацію складного ПС, оснащеного двигуном;
- планер або мотопланер з максимальною злітною масою 1200 кг або менше;
- аеростат з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових аеростатів, 1050 м³ для газових аеростатів, 300 м³ для прив'язних газових аеростатів;
- дирижабль, розрахований не більше ніж на 4 осіб та з максимальним розрахунковим об'ємом газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 м³ для теплових дирижаблів та 1000 м³ для газових дирижаблів.



- **обмежена експлуатація** - експлуатація повітряного судна, яка не підпадає під класифікацію повітряного судна складної конструкції, оснащеного двигуном, для:
 - польотів зі спільним несенням витрат фізичними особами, за умови розподілу прямих витрат орендарями повітряного судна, включаючи пілота та кількість осіб, на яких розподіляються витрати, обмежується шістьма;
 - змагальних польотів або льотних демонстрацій за умови, що винагорода або будь-який цінний приз за такий політ обмежується відшкодуванням прямих операційних витрат та пропорційна внескам до щорічних витрат, а також призів вартістю не більше, ніж визначено уповноваженим органом з питань цивільної авіації;
 - презентаційних польотів, парашутних стрибків, буксирування планерів або пілотажних польотів, що виконуються або організацією з підготовки пілотів, що має основне місце здійснення діяльності в Україні та схвалена відповідно до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 20 липня 2017 року № 265, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 року за № 1056/30924, або організацією, створеною з метою сприяння авіаційному спорту чи авіації дозвілля, за умови, що повітряне судно експлуатується організацією, яка є власником або орендарем на умовах лізингу без екіпажу, і виконання польоту не приносить прибутку, що розподіляється поза межами організації, і коли до польотів залучаються особи, не пов'язані з організацією, і така діяльність не є основною.



- **комерційна спеціалізована експлуатація** - експлуатація, що підпадає під дію вимог додатка III до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» (Part-ORO)



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

Н А К А З

Київ

05.07.2018

№ 682

Про затвердження Авіаційних правил
України «Технічні вимоги та
адміністративні процедури щодо
льотної експлуатації в цивільній
авіації»

Зареєстровано
в Міністерстві
юстиції України
27.09.2018 за № 1109/32561

Відповідно до частин третьої, сьомої статті 11 Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», з метою впровадження в Україні положень правил Європейського Союзу, Регламенту Європейської Комісії від 05 жовтня 2012 року (EU) № 965/2012, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури, пов'язані з льотною експлуатацією (з поправками з урахуванням Регламенту Європейської Комісії від 01 березня 2017 року (EU) № 2017/363), Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року (EC) № 216/2008 **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації» (далі – Авіаційні правила), що додаються.



Нові визначення

Технічні вимоги та адміністративні процедури
щодо льотної експлуатації в цивільній авіації

Додаток I
Визначення
термінів для
додатків II-VIII

**Додаток II
Part-ARO**
Вимоги до
уповноваженого
органу

**Додаток III
Part-ORO**
Організаційні
вимоги до щодо
повітряної
експлуатації

**Додаток IV
Part-CAT**
Комерційна
повітряна
експлуатація

**Додаток V
Part-SPA**
Спеціальні
схвалення

**Додаток VI
Part-NCC**
Некомерційна
повітряна
експлуатація
моторних ПС
складної
конструкції

**Додаток VII
Part-NCO**
Некомерційна
повітряна
експлуатація
моторних ПС,
іншої ніж складної
конструкції

**Додаток VIII
Part-SPO**
Спеціалізована
експлуатація

Доповнення I
Основні вимоги
до льотної
експлуатації

Доповнення II
Основні вимоги
до льотної
придатності



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

Підчастина В (Обов'язки)





Підчастина В (Обов'язки)

М.А.201 Обов'язки

(а) Власник є відповідальним за підтримання льотної придатності повітряного судна і зобов'язаний здійснювати політ за умови, що:

1. повітряне судно підтримується у стані льотної придатності, та
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, та
3. сертифікат льотної придатності є чинним, та
4. технічне обслуговування повітряного судна здійснюється відповідно до програми технічного обслуговування, як визначено у М.А.302.



М.А.201 Обов'язки

(b) У разі передачі повітряного судна у лізинг, обов'язки власника переходять до орендаря, якщо:

1. орендар зазначений у реєстраційному посвідченні, або
2. деталізовано у договорі лізингу.

Посилання на «власника», що робляться у цьому додатку (Part-M), включають посилання на власника чи орендаря (залежно від обставин).



Цивільний кодекс України

Стаття 799. Форма договору найму транспортного засобу

1. Договір найму транспортного засобу укладається у письмовій формі.
2. Договір найму транспортного засобу за участю фізичної особи підлягає нотаріальному посвідченню.



М.А.201 Обов'язки

(f) Для повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, що використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації або у комерційному повітряному транспорті, інших ніж авіаперевізники, або комерційних схвалених організацій з підготовки пілотів (ATO's), експлуатант має переконатися, що:

- (1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (а) цього пункту;
- (2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності. Якщо експлуатант не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності, він має укласти з відповідною організацією договір у письмовій формі відповідно до Доповнення I до цього додатка (Part-M), та
- (3) організація з управління підтриманням льотної придатності, визначена у підпункті (f) (2) цього пункту, схвалена відповідно до вимог Part-145 на виконання технічного обслуговування повітряних суден та компонентів для їх подальшого встановлення, або має укладений договір відповідно до М.А.708 (с) з такими організаціями.



М.А.201 Обов'язки

(g) Для повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, не включених до підпункту (е) або підпункту (f) цього пункту, власник має переконатися, що:

- (1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (а) цього пункту;
- (2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності. Якщо власник не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності, власник має укласти з відповідною організацією договір у письмовій формі відповідно до Доповнення I до цього додатка (Part-M), та
- (3) організація з управління підтриманням льотної придатності, визначена у підпункті (g) (2) цього пункту, схвалена відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил на виконання технічного обслуговування повітряних суден та компонентів для їх подальшого встановлення або має укладений договір відповідно до М.А.708 (с) з такими організаціями.



М.А.201 Обов'язки

(h) Для ПС, які не класифіковані як ПС складної конструкції, оснащені двигуном, що використовуються у комерційній спеціалізованій експлуатації або у комерційному повітряному транспорті, інших ніж авіаперевізники, або комерційних схвалених організацій з підготовки пілотів (ATOs), експлуатант має переконатися, що:

- (1) польоти виконуються лише за умови відповідності вимогам, зазначеним у підпункті (а) цього пункту;
- (2) завдання, пов'язані з підтриманням льотної придатності, виконуються схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності. Якщо експлуатант не схвалений як організація з управління підтриманням льотної придатності, експлуатант має укласти з відповідною організацією договір у письмовій формі відповідно до Доповнення І до цього додатка (Part-M), та
- (3) організація з управління підтриманням льотної придатності, визначена у підпункті (h) (2) цього пункту, схвалена відповідно до вимог Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M) або додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил на виконання технічного обслуговування ПС та компонентів для їх подальшого встановлення або має укладений договір відповідно до М.А.708 (с) з такими організаціями.



М.А.201 Обов'язки

(і) Для повітряних суден, які не класифіковані як повітряні судна складної конструкції, оснащені двигуном, не включені в підпункт (е) або підпункт (h) цього пункту, або які використовуються для «обмеженої експлуатації», власник є відповідальним за забезпечення того, що політ здійснюється лише за умови виконання вимог, зазначених у підпункті (а) цього пункту. Для цього власник має:

- (1) передати виконання завдань, пов'язаних з підтриманням льотної придатності, схваленій організації з управління підтриманням льотної придатності за договором у письмовій формі відповідно до Доповнення I до цього додатка (Part-M), згідно з яким договірна організація з управління підтриманням льотної придатності є відповідальною за виконання цих завдань, або
- (2) самостійно управляти підтриманням льотної придатності повітряного судна без укладання договору зі схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності, або

...



М.А.201 Обов'язки

...

(3) самостійно управляти підтриманням льотної придатності повітряного судна та скласти обмежений договір щодо розробки програми технічного обслуговування та опрацювання її схвалення відповідно до М.А.302 з:

- схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності, або
- організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до вимог додатка 2 (Part-145) до цих Авіаційних правил або Підчастини F Розділу А цього додатка (Part-M) у випадку повітряного судна ELA2.

Згідно з цим обмеженим договором договірною організація є відповідальною за розробку та опрацювання схвалення програми технічного обслуговування, крім випадку, коли власником оформлено заяву відповідно до М.А.302 (h).



ГМ М.А.201 Обов'язки

Зведена таблиця

Виберіть тип експлуатації та ващу категорію ПС			ПС складної конструкції, оснащені двигуном		ПС, які не класифіковані як ПС складної конструкції, оснащені двигуном	
			Чи вимагається управління підтриманням льотної придатності САМО?	Чи вимагається виконання ТО організацією з ТО?	Чи вимагається управління підтриманням льотної придатності САМО?	Чи вимагається виконання ТО організацією з ТО?
Комерційна експлуатація	Комерційний повітряний транспорт (С.АТ)	Авіаперевізники	Так, САМО вимагається та вона має бути частиною АОС (М.А.201(е))	Так, вимагається виконання ТО організацією Part-145 (М.А.201(е))	Так, САМО вимагається та вона має бути частиною АОС (М.А.201(е))	Так, вимагається виконання ТО організацією Part-145 (М.А.201(е))
		С.АТ, інший ніж авіаперевізники	Так, САМО вимагається (М.А.201(ф))	Так, вимагається виконання ТО організацією Part-145 (М.А.201(е))	Так, САМО вимагається (М.А.201(н))	Так, вимагається виконання ТО організацією Підчастини F або Part- 145 (М.А.201(н))
	Комерційна експлуатація, крім С.АТ	Комерційна спеціалізована експлуатація	Так, САМО вимагається (М.А.201(ф))	Так, вимагається виконання ТО організацією Part-145 (М.А.201(ф))	Так, САМО вимагається (М.А.201(н))	Так, вимагається виконання ТО організацією Підчастини F або Part- 145 (М.А.201(н))
		Комерційні організації з підготовки пілотів (АТО _с)	Так, САМО вимагається (М.А.201(ф))	Так, вимагається виконання ТО організацією Part-145 (М.А.201(ф))	Так, САМО вимагається (М.А.201(н))	Так, вимагається виконання ТО організацією Підчастини F або Part- 145 (М.А.201(н))
		Експлуатація, інша ніж комерційна експлуатація, включаючи обмежену експлуатацію, як визначено в Розділі II (10)	Так, САМО вимагається (М.А.201(г))	Так, вимагається виконання ТО організацією Part-145 (М.А.201(г))	Ні, САМО не вимагається (М.А.201(і))	Ні, не вимагається виконання ТО організацією Підчастини F або Part- 145 (М.А.201(і))



GM M.A.201(i) Програма ТО ПС

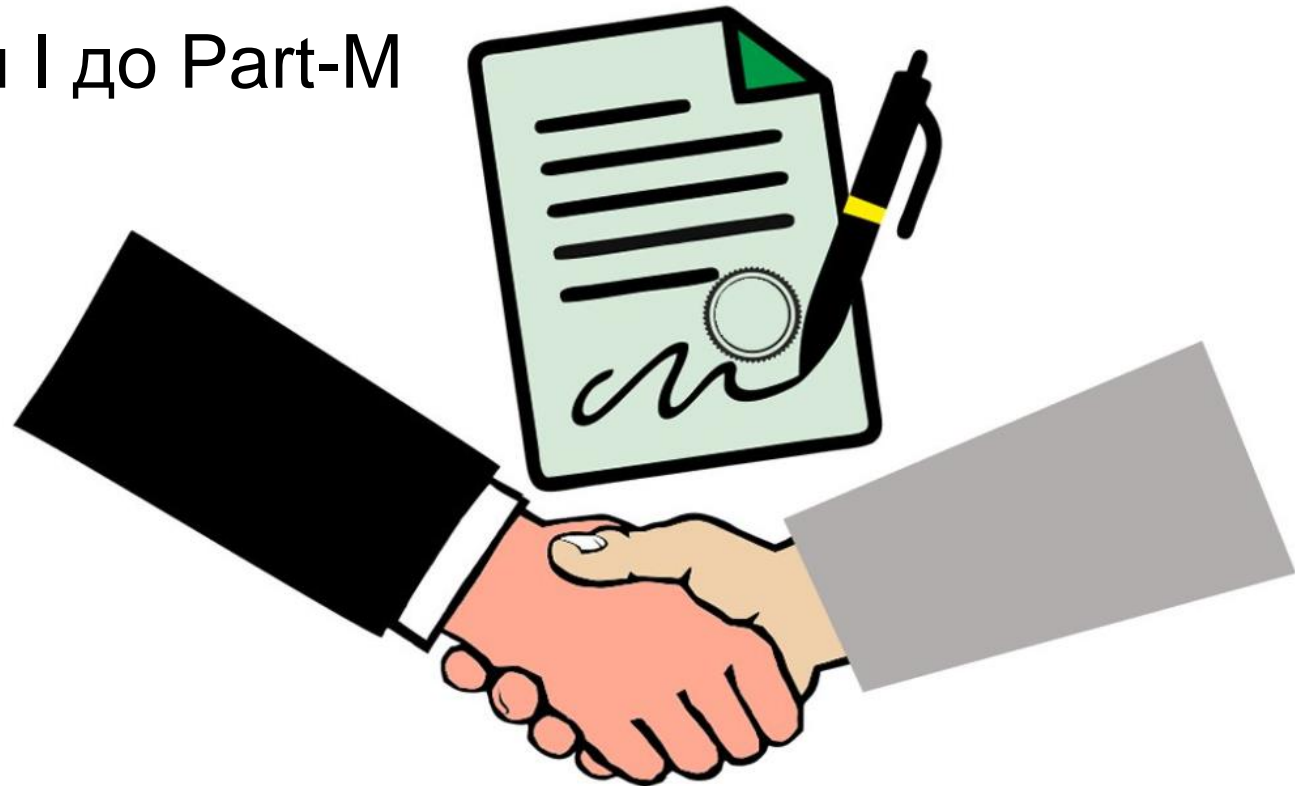
Якщо власник вирішує не укласти договір відповідно до M.A.201(i), такий власник є повністю відповідальним за належне виконання відповідних завдань. Як наслідок, рекомендується, щоб власник належним чином виконав самооцінку своєї компетентності для виконання цих завдань або, в іншому випадку, набував належного досвіду.



Договір з підтримання льотної придатності



Доповнення I до Part-M





Договір з технічного обслуговування

М.А.708 (с)



Доповнення XI до
АМС1 М.А.708(с)





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

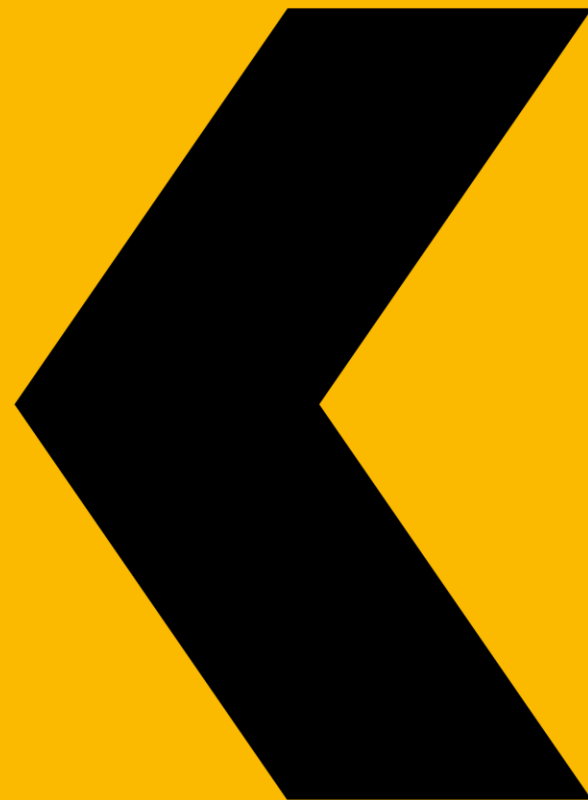
Підчастина С (Підтримання льотної придатності)





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

М.А.301 Завдання з підтримання льотної придатності





М.А.301

Підтримання льотної придатності повітряного судна і працездатність експлуатаційного та аварійного обладнання мають забезпечуватися шляхом:

- ✓ проведення передпольотних оглядів;
- ✓ усунення відповідно до даних, наведених у М.А.304 та/або М.А.401 (якщо застосовно), будь-якого дефекту або пошкодження, що впливає на безпеку експлуатації, враховуючи перелік мінімального обладнання (MEL) та перелік відхилень конфігурації (якщо застосовно);
- ✓ виконання всього обсягу робіт з технічного обслуговування відповідно до програми технічного обслуговування, що передбачено М.А.302;
- ✓ проведення аналізу ефективності схваленої програми технічного обслуговування відповідно до М.А.302 для всіх повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, або повітряних суден, що використовують авіаперевізниками;
- ✓ виконання будь-якої застосовної:
 - директиви льотної придатності;
 - експлуатаційної директиви, що впливає на підтримання льотної придатності;
 - заходів, негайне виконання яких визнано компетентним органом обов'язковим у зв'язку з виникненням проблеми з безпекою;



М.А.301

Підтримання льотної придатності повітряного судна і працездатність експлуатаційного та аварійного обладнання мають забезпечуватися шляхом:

...

- ✓ виконання модифікацій і ремонтів відповідно до М.А.304;
- ✓ впровадження політики проведення необов'язкових модифікацій та/або оглядів щодо всіх повітряних суден складної конструкції, оснащених двигуном, або повітряних суден, що використовуються авіаперевізниками;
- ✓ проведення контрольних польотів після виконання технічного обслуговування (за потреби).



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

М.А.302 Програма технічного обслуговування повітряних суден





М.А.302 Програма ТО ПС

М.А.302(d): Програма ТО ПС має встановлювати відповідність:

- інструкціям компетентного органу;
- інструкціям з підтримання льотної придатності ТСН та включених до сертифікаційних специфікацій, на які посилається 21.A.90B або 21.A.431B;
- додатковим або альтернативним інструкціям, запропонованим власником або САМО (за винятком завдань, пов'язаних із безпекою, які можуть бути збільшені за результатом суттєвих переглядів (див. АМС М.А.302(d))

М.А.302(e): Програма ТО ПС має містити детальну інформацію, включаючи періоди, щодо всього обсягу робіт з ТО та будь-які особливі завдання, пов'язані з типом та особливостями експлуатації.



М.А.302 Програма ТО ПС

М.А.302(h):

У випадку ПС ELA1, які не використовуються у комерційній експлуатації, Програма ТО ПС:

- не потребує схвалення компетентним органом
- не потребує періодичних переглядів згідно з М.А.302(g)

Якщо обрано цю опцію, програма ТО має:

- відповідати «Мінімальній програмі оглядів», що належить до конкретного ПС, або
- відповідати підпунктам (d) та (e) М.А.302.

Програма ТО ПС не має бути менш обмежувальною, ніж «Мінімальна програма оглядів».



М.А.302 (h) Програма ТО ПС

Програма ТО ПС має включати всі обов'язкові вимоги з підтримання льотної придатності, такі як повторювані AD, обмеження льотної придатності (ALS), інструкції з підтримання льотної придатності (ICA) або особливі вимоги до технічного обслуговування, що містяться в TCDS.

Програма ТО має також визначати будь-які додаткові завдання з ТО, що мають бути виконані у зв'язку із особливостями типу повітряного судна, конфігурацією і типом та особливостями експлуатації.



М.А.302 (h) Програма ТО ПС

Як мінімум такі елементи мають бути враховані:

- особливості встановленого обладнання та модифікації ПС;
- ремонти, виконані на ПС;
- компоненти з обмеженим ресурсом та компоненти, які є критичними щодо безпеки польотів;
- рекомендації з ТО, такі як інтервали між капітальними ремонтами (ТВО), рекомендовані сервісними бюлетенями, сервісними листами, а також іншою необов'язковою сервісною інформацією;
- застосовні експлуатаційні директиви/вимоги щодо періодичних оглядів певного обладнання;
- спеціальні експлуатаційні схвалення;
- використання ПС та експлуатаційне середовище;
- ТО, що виконує пілот-власник (якщо застосовно).



М.А.305 Система записів з підтримання льотної придатності ПС

- формуляр ПС, двигуна, повітряного гвинта та карток будь-якого компоненту з обмеженим ресурсом (якщо застосовно);
- технічний бортовий журнал експлуатанта;
- Форми 1 EASA або еквівалент;
- звіт про масу та центрування;
- статуси директив льотної придатності, модифікацій та ремонтів, виконання програми ТО, компонентів з обмеженим ресурсом



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

Процедури Державіаслужби





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

Сайт працює у тестовому режимі та постійно оновлюється



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

УКР ▾



ДІЯЛЬНІСТЬ ДАСУ ▾

РЕЄСТРАЦІЯ ЦИВІЛЬНИХ
ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ЛЬОТНА ПРИДАТНІСТЬ

КОМЕРЦІЙНА
ЕКСПЛУАТАЦІЯ ▾

АЕРОПОРТИ ▾

АВІАЦІЯ ЗАГАЛЬНОГО
ПРИЗНАЧЕННЯ ▾

БЕЗПІЛОТНІ ПОВІТРЯНІ
СУДНА ▾

АЕРОНАВІГАЦІЯ ▾

БЕЗПЕКА АВІАЦІЇ ▾

РЕГУЛЯТОРНА
ДІЯЛЬНІСТЬ ▾

НОРМАТИВНО-
ПРАВОВА БАЗА ▾

ВЗАЄМОДІЯ З
ГРОМАДСЬКІСТЮ ▾

ПАСАЖИРАМ ▾

ФОРМИ ЕЛЕКТРОННОЇ
ВЗАЄМОДІЇ

ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ▾

ПРОЕКТ SAFER-U (РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОЇ ЗАКОНОДАВЧОЇ БАЗИ УКРАЇНИ ШЛЯХОМ НАБЛИЖЕННЯ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС) ▾

ЛЬОТНА ПРИДАТНІСТЬ

Льотна придатність



Управління підтримання льотної придатності



Льотна придатність повітряних суден



Сертифікація персоналу з технічного обслуговування



Технічне обслуговування



Загальна інформація для заявників за напрямком Льотна
придатність



Новини



Вхід до Авіаційного
Порталу (тестова
експлуатація)



Нормативно-правова база



Відділ підтримання льотної
придатності повітряних
суден складної конструкції



Відділ підтримання льотної
придатності повітряних
суден нескладної
конструкції



База льотнопридатних
повітряних суден

ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ДЛЯ ЗАЯВНИКІВ (ПРОЦЕДУРИ ДЛЯ ЗАЯВНИКІВ ПОРЯДОК, ФОРМИ ЗАЯВОК, ПЕРЕЛІКИ ДОКУМЕНТІВ)

➤ Видача сертифіката льотної придатності

➤ Видача сертифіката перегляду льотної придатності

➤ Видача дозволу на виконання польотів

➤ Допуск до експлуатації ПС аматорської конструкції

➤ Видача дозволу на бортові радіостанції

➤ Видача сертифіката щодо шуму на місцевості

➤ Видача експортного сертифіката льотної придатності

➤ Інформація для Заявників

➤ Загальні процедури для Заявників



PR PtF.A.002

«Дозвіл на виконання польотів для некомерційної льотної діяльності згідно з 21.A.701(a)(15) АПУ-21 (Part-21)»

12.5. Етап видачі дозволу на виконання польотів та, якщо застосовно, схвалення умов польоту

Після виконання дій, пов'язаних з попередніми етапами процесу видачі дозволу на виконання польотів, у разі позитивного їх результату, здійснюється етап формальної видачі Дозволу на виконання польотів та, у разі застосовності, схвалення умов польоту.

Термін дії Дозволу на виконання польотів

Термін дії Дозволу на виконання польотів встановлюється відповідно до вимог 21.A.723 АПУ-21.

У випадку:

- наявності договору з підтримання льотної придатності відповідно до M.A.201 Part-M, укладеного між Заявником та схваленою організацією з управління підтриманням льотної придатності, та
- наявності договору на технічне обслуговування відповідно до M.A.201 Part-M, укладеного між Заявником та організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до Підчастини F Part-M або Part-145, та

Видання: 4	Дата видання: 15.02.2021	Ревізія: ---	Дата ревізії: ---	Стор. 19
------------	--------------------------	--------------	-------------------	----------

- наявності у п. 8 «Умови / Обмеження» схвальної Форми 18В умови щодо підтримання льотної придатності ПС організацією з управління підтриманням льотної придатності та виконання ТО організацією з технічного обслуговування, схваленою відповідно до Підчастини F Part-M або Part-145,

термін дії Дозволу на виконання польотів встановлюється відповідно до вимог параграфу 21.A.723 АПУ-21 на заявлений строк з урахуванням обмежень, які стосуються умов експлуатації або льотної придатності (наприклад: обмеження календарного строку служби повітряного судна) та може видаватися на термін до **24 місяців**.

Примітка: Заявнику необхідно зазначити у п. 7 Заявки на отримання дозволу на виконання польотів заявлений строк дії дозволу – 24 місяці та, у разі необхідності, надати до Державіаслужби нове видання схвалення умов польоту (Форма 18В EASA) відповідно до п. 12.1 цих Процедур із зазначеними вище обмеженнями.

В інших випадках термін дії Дозволу на виконання польотів встановлюється на заявлений строк з урахуванням обмежень, які стосуються умов експлуатації або льотної придатності (наприклад: обмеження календарного строку служби повітряного судна), але не більше ніж на **12 місяців**.



Прийнятність Заявника

Сертифікат льотної придатності ✓ 21.A.172

Будь-яка фізична або юридична особа, на ім'я якої зареєстроване або буде зареєстроване повітряне судно в Україні, або її представник вважаються прийнятними як заявник на отримання сертифіката льотної придатності або обмеженого сертифіката льотної придатності для цього повітряного судна відповідно до цієї глави.



Прийнятність Заявника

Сертифікат перегляду льотної придатності

✓ M.B.102(d)

Заявником на отримання Сертифіката перегляду льотної придатності може бути:

- a) у випадку, якщо власник ПС є експлуатантом ПС – керівник юридичної особи-власника ПС, або відповідальний керівник експлуатанта, або, якщо САМО входить до складу експлуатанта – призначена посадова особа з управління підтриманням льотної придатності експлуатанта;
- b) у випадку оренди ПС згідно з M.A.201(b) Part-M, якщо орендар є експлуатантом ПС – відповідальний керівник експлуатанта, або, якщо САМО входить до складу експлуатанта – призначена посадова особа з управління підтриманням льотної придатності експлуатанта;
- c) у інших випадках – власник ПС чи, у випадку оренди ПС згідно з M.A.201(b) Part-M – орендар ПС.



Прийнятність Заявника

Дозвіл на виконання польотів

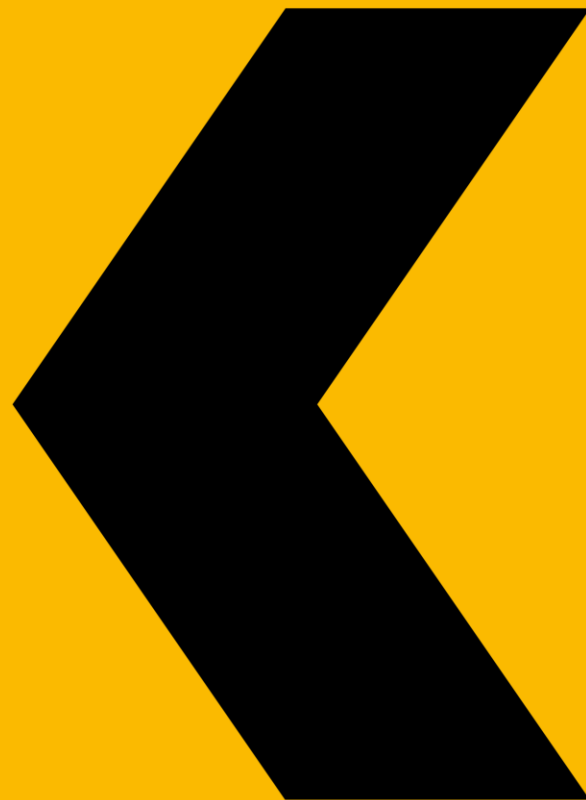
✓ 21.A.703 (a)

Залежно від цілей польоту, зазначених у пункті 21.A.701(a), прийнятною особою як заявник на отримання дозволу на виконання польотів вважається організація розробника, організація виробника, експлуатант або організація з технічного обслуговування, за винятком дозволу на виконання польотів з метою, зазначеного в підпункті 21.A.701(a)(15), де заявник повинен бути власником.



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

ПИТАННЯ ?!





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

ДЯКУЄМО!

