



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ  
DIRECȚIA NAVIGABILITATE

## CIRCULARĂ DE NAVIGABILITATE

Domeniu:	NAVIGABILITATE	Data:	2.05.2023	Cod:	CN-AW-M/006A
----------	----------------	-------	-----------	------	--------------

**ÎNTREȚINEREA AERONAVELOR**

Semnat în original de către dl Nicolae STOICA, Director General AACR



**CUPRINS**

1. INTRODUCERE.....	4
2. SCOP.....	5
3. APLICABILITATE.....	5
4. REFERINȚE ACTE NORMATIVE ȘI PROCEDURALE.....	5
5. PREVEDERI ȘI MOD DE APLICARE.....	7
5.1. PRIVILEGIILE ȘI LIMITĂRI PENTRU ÎNTREȚINEREA LA LINIE .....	7
5.1.1. Definiția întreținerii la linie a aeronavelor.....	7
5.1.2. Responsabilitățile organizației.....	7
5.1.3. Evaluarea activității de întreținere .....	7
5.1.4. Exemple de activități de întreținere considerate întreținere de bază .....	9
5.2. ACTIVITĂȚI DE ÎNTREȚINERE ÎN AFARA AMPLASAMENTELOR AUTORIZATE.....	10
5.2.1. Definiție și aplicabilitate .....	10
5.2.2. Activități de întreținere sub privilegiile aprobate în baza 145.A.75(c).....	11
5.2.3. Aprobarea prealabilă în cazul altor activități de întreținere în afara amplasamentelor aprobate.....	15
5.3. STAȚIE DE ÎNTREȚINERE LA LINIE FĂRĂ PERSONAL PERMANENT CATEGORIA B2.....	16
5.4. PUNEREA ÎN SERVICIU DUPĂ ÎNTREȚINEREA LA LINIE.....	17
5.4.1. Comandă de lucru (WO) emisă de operator.....	17
5.4.2. Modalități de emiteră a CRS pentru întreținerea la linie .....	17
5.5. ELIBERAREA CERTIFICATULUI DE PUNERE ÎN SERVICIU DUPĂ ÎNTREȚINEREA LA LINIE SAU BAZĂ A AERONAVELOR CARE NU SUNT ACOPERITE DE PREVEDERILE REGULAMENTULUI DE BAZĂ (UE) 2018/1139 .....	20
5.5.1 Scop și aplicabilitate .....	20
5.5.2 Practici pentru certificarea aeronavelor.....	22
5.6. CONFIGURAREA MINIMĂ PENTRU LOCAȚIA DE ÎNTREȚINERE LA LINIE .....	24
5.6.1 Scop și aplicabilitate.....	24
5.6.2 Lista de verificare pentru minimă configurare a locației de întreținere la linie .....	24
6. MENȚIUNI .....	26
7. FORMULARE.....	26
8. ANEXE .....	26

## 1. INTRODUCERE

### 1.1. Generalități

Prezenta circulară de navigabilitate este emisă pentru informare și orientare. Descrie un exemplu al unui mijloc acceptabil de conformare, dar nu singurul, în scopul de a demonstra conformarea cu reglementările și standardele aplicabile. Această circulară de navigabilitate, așa cum este redactată, nu modifică, conduce sau permite abateri de la cerințele reglementărilor aplicabile.

### 1.2 Definiții și abrevieri

Abrevieri	
<b>AACR</b>	Autoritatea Aeronautică Civilă Română
<b>AD</b>	Directivă de Navigabilitate (Airworthiness Directive)
<b>AMC</b>	Mijloace Acceptabile de Conformare (Acceptable Means of Compliance)
<b>AMM/ EMM/CMM</b>	Manual de întreținere pentru aeronavă/ motor/ componente (Aircraft/ Engine/Component Maintenance Manual)
<b>AOG</b>	Aeronavă indisponibilă din motive tehnice (Aircraft on Ground)
<b>ATL</b>	Jurnalul de bord al aeronavei (Aircraft Technical Log)
<b>CRS</b>	Certificat de Punere în Serviciu (Certificate of Release to Service)
<b>EASA</b>	Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (European Aviation Safety Agency)
<b>FH</b>	Resursa exprimată în ore zbor (Flight Hours)
<b>FC</b>	Resursa exprimată în cicluri (Flight Cycles)
<b>MCC</b>	Centrul de Control al Întreținerii (Maintenance Control Centre)
<b>MOE</b>	Memoriul de prezentare a organizației de întreținere (Maintenance Organisation Exposition)
<b>MP</b>	Program de Întreținere (Maintenance Programme)
<b>MPD</b>	Documentul de planificare a întreținerii (Maintenance Planning Document)
<b>MSG</b>	Grupul de coordonare întreținere (Maintenance Steering Group)
<b>NDT</b>	Testări nedistructive (Non-Destructive Testing)

<b>Part 145</b>	Anexa II- PART 145 la regulamentul (EU)1321/2014
<b>TC</b>	Certificat de Tip (Type Certificate)
<b>SB</b>	Buletin Service (Service Buletin)

## 2. SCOP

Prezentul material furnizează organizațiilor de întreținere autorizate conform Part 145 un ghid referitor la stabilirea:

- privilegiilor și limitărilor asociate domeniului de autorizare pentru întreținere la linie;
- complexității lucrărilor de întreținere ce pot fi efectuate conform domeniului de autorizare de întreținere la linie;
- procedurilor aplicabile în cazul activității de întreținere efectuată în afara locației/locațiilor autorizate, conform prevederilor din Part 145.A.75.(c),
- procedurilor aplicabile în cazul în care personalul de certificare cat. B2 nu este disponibil permanent la stația de întreținere la linie.
- condițiilor pentru aprobarea de către AACR a altor lucrări de întreținere în afara locațiilor aprobate;
- condițiilor pentru posibile modalități de emiteră a CRS pentru întreținerea la linie;
- condițiilor pentru emiteră CRS după întreținerea la linie sau de bază a aeronavelor care nu sunt acoperite de regulamentul de bază;
- configurației minime pentru locațiile de întreținere la linie.

## 3. APLICABILITATE

Prevederile prezentei circulare de navigabilitate sunt aplicabile agenților aeronautici civili români care dețin sau solicită AACR autorizare pentru întreținerea de aeronave, conform Part 145.

## 4. REFERINȚE ACTE NORMATIVE ȘI PROCEDURALE

Acte normative	Observații
<b>Acte normative comunitare:</b>	
<b>Regulamentul de bază:</b> <a href="#">(EU) nr. 2018/1139</a> Regulamentul Parlamentului European și a Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA).	Cu amendamentele și modificările ulterioare până la Regulamentul de punere în aplicare (EU) 2021/1087
<b>Reglementarea de implementare:</b> <a href="#">(EU) nr. 1321/2014</a> Reglementarea Comisiei de stabilire a regulilor de implementare privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu	Cu amendamentele și modificările ulterioare până la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1360



## Acte normative

## Observații

**Decizia Directorului Executiv EASA:**[Decizia \(ED\) nr. 2015/029/R](#)

privind Mijloacele Acceptabile de Conformare și Materialele de Îndrumare pentru Part M, Part 145, Part 66 și Part 147 a reglementării (EU) 1321/2014(AMC & GM pentru anexele (EU) 1321/2014 Ediția 2).

Cu amendamentele și modificările ulterioare pana la ED Decision 2022/011/R

**EN ISO 9001:2015**

Sisteme de management al calității. Cerințe

**ISO 19011:2011**

Linii directoare pentru auditarea sistemelor de management

Materiale de ghidare EASA pentru cerințe tehnice specifice

**UG.CAO.00134-005** – Aircraft Maintenance

## 5. PREVEDERI ȘI MOD DE APLICARE

### 5.1. PRIVILEGII ȘI LIMITĂRI PENTRU ÎNTREȚINEREA LA LINIE

#### 5.1.1. Definiția întreținerii la linie a aeronavelor

Definiția pentru activitatea de întreținere la linie a aeronavelor este furnizată în AMC.145.A.10, împreună cu o listă de activități care "pot" fi considerate activități de întreținere la linie.

Cuvântul "pot" este utilizat deoarece nu se poate stabili o linie de demarcație între activitatea de întreținere la linie și de bază cu aplicabilitate generală în toate cazurile.

#### 5.1.2. Responsabilitățile organizației

Organizația trebuie să se asigure înainte de efectuarea oricărei activități de întreținere că acea activitate poate fi efectuată în cadrul domeniului său de autorizare de întreținere la linie (vezi AMC 145.A.10) și că nu se încadrează în nici una din situațiile prevăzute în paragraful 5.1.4 al prezentei circulare.

Această evaluare nu trebuie efectuată de fiecare dată, dar trebuie să se bazeze pe procedurile din MOE deja stabilite (de exemplu, este evident faptul că inspecția zilnică- daily check- este o activitate de întreținere la linie și nu trebuie evaluată de fiecare dată).

Chiar dacă această evaluare confirmă faptul că activitatea se încadrează la întreținerea la linie, organizația trebuie de asemenea să verifice dacă această activitate necesită alte mijloace față de cele deja utilizate la stația de linie (de ex. Utilizarea hangarului, a platformelor, standurilor, etc.). Următoarele paragrafe furnizează material de ghidare despre când și cum se evaluează activitatea de întreținere.

#### 5.1.3. Evaluarea activității de întreținere

Evaluarea efectuată pentru a decide dacă o activitate de întreținere se încadrează în definiția de întreținere la linie sau la bază poate fi necesară în două situații diferite:

- a) în cazul autorizării inițiale/ modificării domeniului de autorizare, atunci când se evaluează domeniul de activitate pe care îl solicită organizația,
- b) în cazul unei organizații deja autorizată Part 145, atunci când se evaluează dacă activitatea de întreținere solicitată de un client (de ex. aplicarea unui nou SB solicitat de client/ operator, o rectificare de defect, un pachet de lucrări solicitat de client, etc.) se încadrează în domeniul de activitate de întreținere la linie autorizat.

*Notă: activitatea de întreținere este considerată starea/perioada când o aeronavă se află în responsabilitatea organizației Part 145 pentru a efectua una sau o serie de lucrări de întreținere care sunt identificate într-o „comandă de lucru clară” emisă oficial de către client/ operator.*

Este responsabilitatea organizației de întreținere să demonstreze autorității competente că domeniul de activitate solicitat poate fi efectuat în mediul de întreținere la linie, conform propriului domeniu de activitate de întreținere la linie.

Elementul principal al acestei evaluări este analiza nivelului activității de întreținere ce urmează a fi efectuată conform domeniului de activitate de întreținere la linie, cu aplicarea următoarelor criterii generale:

- A. Depistare de defecte și/sau rectificare de defecte care nu necesită suport logistic specific întreținerii de bază. Sunt acele lucrări neprogramate necesare pentru operarea zilnică a unei aeronave și care nu sunt prevăzute în paragraful 5.1.4 de mai jos;
- B. Înlocuirea componentelor incluzând atât înlocuiri planificate ale componentelor cuprinse în lucrările programate identificate în cap. 1.9 MOE cât și înlocuirea neprogramată a componentelor în legătură cu activitatea de rectificare a defectelor (ex. AOG, închidere MEL, etc.);
- C. Modificări și reparații minore care nu necesită dezasamblări extensive și pot fi executate prin mijloace simple;
- D. Lucrări de întreținere minore programate sunt acele lucrări programate specificate în programul de întreținere al aeronavei, care nu depășesc controlul săptămânal (sau echivalent, acceptat de autoritatea competentă); Acesta este nivelul maxim al lucrărilor de întreținere programate care ar trebui luate în considerare la stația de întreținere de linie la care nu este disponibil un hangar.
- E. Controale programate sunt acele lucrări programate care depășesc controlul săptămânal (sau echivalent, așa cum este stabilit de către autoritatea competentă) și care nu sunt prevăzute în paragraful 5.1.4 de mai jos. Acestea pot fi luate în considerare pentru domeniul de activitate al stației de întreținere la linie în cazul în care organizația are acces la un hangar. Acest lucru nu înseamnă că toate controalele programate trebuie să fie efectuate în hangar. Necesitatea efectivă de a utiliza hangarul trebuie evaluată individual pentru fiecare control particular, ca parte a „procesului de luare a deciziilor” descris mai jos.

Este necesar ca organizația să analizeze fiecare dintre lucrările de rutină pe care intenționează să le includă în domeniul de activitate pentru întreținere la linie și să identifice o limită clară. Este necesar ca această evaluare să fie efectuată având ca referință datele deținătorului certificatului de tip, ca de exemplu MPD și/sau Programul de întreținere al unui potențial client/operator de referință. Rezultatul acestui exercițiu este identificarea limitărilor intenționate pentru domeniul de autorizare de întreținere la linie, exprimate în lucrări de întreținere programate. Se vor lua în considerare următoarele:

1. în funcție de logica programului de întreținere a aeronavei (de ex. MSG 2, MSG 3, etc.) se menționează o limitare clară a domeniului de autorizare pentru întreținerea la linie, într-unul din modurile următoare:
  - „până la, exclusiv, inspecția X” (de ex. X= 2A, 3A, etc.) pentru un program de întreținere/ MPD în care inspecțiile sunt identificate prin litere”;
  - „până la, exclusiv, „X FH /Y FC / Z perioadă calendaristică”, pentru un program de întreținere/ MPD în care intervalele pentru lucrările progresive sunt definite în termeni de FH/FC/perioadă calendaristică (de ex. X=3000FH, Y=750 FC, Z=12 luni, etc.);
2. limita identificată trebuie menționată în MOE, la capitolul 1.9 și trebuie să fie astfel definită încât lucrările de rutină/programate la linie să excludă oricare dintre lucrările cuprinse în paragraful 5.1.4 de mai jos;
3. în MOE trebuie stabilit un „proces de decizie” (la cap. 2.33) pentru a evalua:
  - orice pachet de lucrări/ comandă de lucru primit/ă de la client/ operator, pentru a asigura că se poate efectua integral în limita domeniului de autorizare pentru întreținere la linie, ținând cont de lucrările suplimentare la pachetul de lucrări original



care pot fi adăugate și care ar conduce la depășirea domeniului de autorizare pentru întreținere la linie, ca de exemplu:

- adăugarea lucrărilor de întreținere amânate anterior;
- defecte depistate în timpul lucrărilor de rutină (aceste defecte nu sunt cunoscute dinainte, însă riscurile aferente, în termeni de număr și nivel de defecte trebuie luate în considerare și estimate în avans);
- necesitatea accesului în hangar (chiar dacă activitatea este permisă în cadrul domeniului de autorizare pentru întreținere la linie), ținând cont în special de tipul de aeronavă, complexitatea activității de întreținere, condițiile meteo și de mediu.

F. În cazul unei organizații de întreținere autorizată Part 145, aceasta este responsabilă să evalueze dacă activitatea de întreținere solicitată de către client se încadrează în domeniul său autorizat pentru întreținere la linie, precum și necesitatea accesului în hangar. Această evaluare trebuie să fie efectuată pe baza „procesului de decizie” descris în MOE conform paragrafului anterior, E.3.

#### **Exemplu de „proces de decizie”:**

O inspecție de întreținere de tip 2A la o aeronavă tip B737 clasic este considerată în mod normal „întreținere la linie” atunci când lucrările de rutină sunt evaluate conform MPD-ului fabricantului sau MP-ului operatorului. Prin urmare, o organizație Part 145 poate fi autorizată să efectueze această inspecție conform domeniului său de autorizare pentru întreținere la linie. Totuși, o comandă de lucru pentru efectuarea unei „inspecții de tip 2A”, în care clientul/ operatorul ar solicita efectuarea de lucrări suplimentare față de lucrările de rutină ale inspecției de tip „2A”, ca de exemplu aplicarea de AD-uri, SB-uri, lucrări amânate, vor trebui evaluate cu grijă de către organizația Part 145 pe baza unui „proces de decizie”. Acest tip de activitate de întreținere poate fi cu ușurință încadrată în unul din exemplele din paragraful 5.1.4, ajungând să fie considerată ca activitate de întreținere de bază, fiind astfel în afara domeniului de autorizare al organizației.

Într-un astfel de caz, rezultatul „procesului de decizie”, poate fi, de exemplu:

- imposibilitatea acceptării unei astfel de comenzi de lucru de la client/ operator, deoarece se află în afara domeniului de autorizare la linie al organizației, sau
- refacerea comenzii de lucru de comun acord cu operatorul și eliminarea lucrărilor identificate ca fiind lucrări de întreținere de bază (de ex. eliminarea aplicării unui SB care cere dezasambalarea extinsă și modificarea comenzilor de zbor, etc.).

#### **5.1.4. Exemple de activități de întreținere considerate întreținere de bază**

Atunci când este necesară efectuarea următoarelor lucrări (indiferent dacă sunt cuprinse într-o inspecție de întreținere programată sau apar în urma unei rectificări de defecte sau AOG), este necesară autorizare pentru întreținere de bază pentru a realiza următoarele:

- efectuarea unui număr mare de lucrări diferite, chiar dacă, luate independent acele lucrări pot fi considerate întreținere de linie (de exemplu o combinație de fișe de lucrări de rutină, fișe de lucrări emise ca urmare a defectelor descoperite în timpul inspecției, lucrări neplanificate, defecte amânate de la întreținerile anterioare, reparații minore, modificări minore, înlocuiri de

componente, etc.). Un astfel de caz implică în mod clar o planificare a producției pentru întreținere de bază și/sau punere în serviciu după întreținere de bază (personal de certificare categoria C susținut de personal suport B1/B2) pentru a asigura că toate lucrările de întreținere comandate au fost efectuate înainte de emiterea CRS;

- Înlocuirea oricărui component major pentru care procedurile de întreținere corespunzătoare specifică în mod clar necesitatea unui hangar, cu necesitatea unui echipament special de suport la sol și/sau planificarea structurată a producției și/sau complexitatea și durata lucrărilor de întreținere, ca de exemplu schimbarea totală a trenului de aterizare, modificarea a două motoare, etc.;
- orice lucrare de întreținere programată (de ex. o lucrare de rutină din MP) care necesită demontarea extinsă a aeronavei și/sau inspecție detaliată;
- reparații majore și/sau modificări majore;
- depistare de defecte și/sau rectificare de defecte care necesită logistică specială, de obicei corespunzătoare întreținerii de bază (de ex. echipament special, planificarea structurată a producției, lucrări de întreținere complexe și de lungă durată).
- activitatea de întreținere programată, care la planificare a fost deja identificată ca fiind semnificativă ca durată și/sau ore de manoperă (de ex. o imobilizare a aeronavei mai mare de 72 de ore și/sau o serie de patru ture, oricare este mai mică).
- un pachet de lucrări care presupune o echipă complexă ca număr și categorii de personal (cu calificări pentru avionics, structură, cabină, NDT ...) necesar într-o tură.
- efectuarea lucrărilor de către personalul de suport B1 și B2 și emiterea CRS-ului de către personalul de certificare categoria C.

*Notă: Organizația are responsabilitatea de a se asigura că, chiar dacă fiecare comandă de lucru individuală se încadrează în activitatea de întreținere la linie, o lucrare de întreținere care cumulează mai multe astfel de comenzi de lucru se încadrează în domeniul de activitate pentru întreținere la linie.*

## 5.2. ACTIVITĂȚI DE ÎNTREȚINERE ÎN AFARA AMPLASAMENTELOR AUTORIZATE

### 5.2.1. Definiție și aplicabilitate

În conformitate cu prevederile 145.A.75.(c), unei organizații autorizată Part 145 i se permite să „efectueze lucrări de întreținere la orice aeronavă sau orice component pentru care este autorizată, la orice amplasament, ca urmare a necesității efectuării acestor lucrări de întreținere, fie din cauza inoperabilității aeronavei, fie din nevoia efectuării întreținerii ocazionale la linie, conform condițiilor specificate în manualul de prezentare”.

Suplimentar, Anexa IV la Part M (sistemul de clase și categorii pt. autorizare) furnizează o ofertă oarecare flexibilitate suplimentară în cazul organizațiilor autorizate categoria Bx, Cx și D1( de ex. în cazul unei organizații autorizată Bx/ Cx, posibilitatea de a efectua lucrări pe un motor/ component montate pe aeronavă, în timpul lucrărilor de întreținere de linie sau bază).

Privilegiul de a efectua lucrări de întreținere într-un amplasament neautorizat, poate fi exercitat în 2 cazuri:

- activități de întreținere sub privilegiile aprobate în baza 145.A.75(c), sau
- aprobarea prealabilă de către AACR a unor activități de întreținere la amplasamente, altele decât cele cuprinse în autorizare.

### **5.2.2. Activități de întreținere sub privilegiile aprobate în baza 145.A.75(c)**

#### **5.2.2.1 Situații posibile**

Procedura prin care organizația poate obține privilegiile menționate în 145.A.75(c) este aprobată de AACR pe baza capacității sistemului de monitorizare a conformării implementat în cadrul organizației de întreținere de a trata în mod corespunzător cerințele Part 145. Această capacitate nu poate fi demonstrată la momentul autorizării inițiale a organizației și în consecință, procedura mai sus menționată nu poate fi detaliată în MOE și nici aprobată de către autoritatea competentă înainte de finalizarea primului ciclu de doi ani de supraveghere din partea AACR. Excepție poate face procedura de control pentru remedierea defectelor în situații de AOG.

De câte ori organizația utilizează privilegiile aprobate în baza 145.A.75(c), trebuie să evalueze riscurile asociate și să implementeze măsuri de atenuare a acestora.

Activități de întreținere efectuate la amplasamente altele decât cele aprobate, în baza privilegiilor aprobate în baza 145.A.75(c) pe baza unei proceduri de control dezvoltată în MOE:

**1. Pentru o aeronavă inoperabilă:** trebuie înțeles faptul că acest privilegiu este menit a fi utilizat pentru cazuri extreme în cazul unui eveniment neașteptat (AOG care necesită rectificare de defecte) și poate fi acordat pe baza unei proceduri de control care trebuie să îndeplinească cerințele minime menționate în paragraful 5.2.2.2 de mai jos și condiționat de următoarele limitări (pt. organizații autorizate categoria Ax):

- organizația are un contract sau a primit o comandă de lucru de la un client/ operator pentru o aeronavă înmatriculată într-un stat UE,
- în cazul activităților care se încadrează ca activități de întreținere de bază, este necesară notificarea prealabilă a AACR pentru a permite evaluarea riscurilor asociate și a hotărî necesitatea efectuării unui audit la fața locului.

**2. Întreținere la linie ocazională** generată de necesitatea efectuării lucrărilor de întreținere în cazul operării unei aeronave într-un amplasament neautorizat pentru întreținere la linie (de ex. zbor de o singură dată, contracte pe termen scurt sau sezoniere, modificare de program de zbor, etc.). Utilizarea acestui privilegiu este limitată la acele cazuri în care organizația de întreținere autorizată Part 145 are un contract de întreținere cu un operator din UE, care solicită efectuarea unei astfel de întrețineri în afara amplasamentului autorizat și poate fi acordat pe baza unei proceduri de control care trebuie să îndeplinească cerințele minime menționate în paragraful 5.2.2.2 de mai jos.

**3. Întreținerea efectuată pe aeronavă ("on-wing") de către o organizație autorizată cat. Bx/Cx** generată de necesitatea efectuării activităților de întreținere a motoarelor/ componentelor

montate pe aeronavă, în urma unei comenzi de lucru primite de la client/ operator. Acest privilegiu poate fi acordat pe baza unei proceduri de control care trebuie să îndeplinească cerințele minime menționate în paragraful 5.2.2.2 de mai jos și condiționat de următoarele limitări:

- activitatea se desfășoară "on-wing" fără demontarea componentului. Totuși organizația autorizată cat. Bx/Cx poate demonta temporar componentul pentru întreținere cu scopul de a îmbunătăți accesul la acesta, cu excepția situațiilor în care acest lucru generează necesitatea unor lucrări suplimentare. "Temporar" înseamnă că acel component este demontat și montat pe aceeași aeronavă, pe parcursul aceleiași lucrări, înainte de emiterea CRS-ului final;
- manualul de prezentare a organizației cat Bx/Cx:
  - include proceduri de coordonare cu organizația cat Ax responsabilă pentru emiterea CRS-ului final pentru aeronavă,
  - indică în mod clar că organizația deține privilegiile pentru efectuarea lucrărilor pe componente/ motoare montate pe aeronavă ("on-wing"),
  - specifică în ce condiții organizația poate utiliza date de întreținere ale aeronavei(AMM). Deoarece EMM/ CMM conțin o descriere mai detaliată a lucrărilor decât AMM, în situația în care organizația intenționează să utilizeze AMM în locul EMM/CMM relevante, acest lucru trebuie agreat cu operatorul/ clientul și specificat în comanda de lucru;
- când lucrările necesare a fi efectuate sunt descrise doar în EMM/CMM, este necesară confirmarea din partea fabricantului echipamentului, că lucrările pot fi executate în afara atelierului autorizat;
- în cazul întreținerii programate, utilizarea repetitivă a privilegiului la aceeași locație, pentru același client, nu este permisă;
- în cazul autorizării pentru întreținerea componentelor cat. Cx, privilegiul este destinat în special lucrărilor necesare pentru componente greu transportabile.

**4. Activități NDT sub autorizare cat. D1.** Categoria D1 de autorizare este necesară pentru o organizație care efectuează lucrări NDT pentru o altă organizație. Această activitate poate să fie necesar să fie executată la sediul clientului, acolo unde aeronava, motorul sau componentul se află. Acest privilegiu poate fi acordat pe baza unei proceduri de control care trebuie să îndeplinească cerințele minime menționate în paragraful 5.2.2.2 de mai jos și condiționat de următoarele limitări:

- MOE include procedura de coordonare cu organizația autorizată Ax/Bx/Cx responsabilă de emiterea CRS-ului final pentru aeronava/ motorul/ componentul pentru care este efectuată activitatea NDT,

#### **5.2.2.2. Condiții ce trebuie specificate în manualul de prezentare**

În cazul în care organizația de întreținere autorizată Part 145 (sau solicitantul) dorește să utilizeze acest privilegiu, procedura 1.9 din MOE (domeniu de autorizare) va face referire la faptul că organizația poate efectua activități în afara amplasamentelor autorizate, conform condițiilor specificate în MOE 2.32.

Capitolul 2.32 din MOE trebuie să detalieze aplicabilitatea și condițiile, în baza cerințelor minime identificate mai jos, specificând:

- lucrările care urmează să fie efectuate sub acest privilegiu,

- cum se asigură organizația de întreținere că sunt îndeplinite cerințele Part 145 (în special cele referitoare la facilități adecvate, personal suficient, personal de certificare corespunzător, disponibilitatea sculelor și echipamentelor, disponibilitatea datelor de întreținere la zi, planificare adecvată, proceduri de punere în serviciu etc)
- cum este monitorizată conformarea cu cerințele mai sus menționate de către sistemul de monitorizare a conformării din cadrul organizației de întreținere.

#### A. *Întreținere la linie ocazională (cf. 5.2.2.1 pct 2)*

Procedura trebuie să aibă la bază următoarele criterii:

a) Domeniul de activitate trebuie limitat la:

- tipul de aeronave prezentate în domeniu de activitate autorizat (cap. 1.9 din MOE) și;
- lucrări de rutină până la inclusiv inspecția săptămânală (sau nivelul de întreținere de linie din cap. 1.9 -MOE, oricare este mai mic);
- depistare și rectificare de defecte.
- orice alte limitări specifice relevante autorizării organizației (cf. 5.2.2.1 pct. 2)

b) Existența unui proces, sub responsabilitatea managerului de monitorizare a conformării, pentru a demonstra:

- modul în care managerul de întreținere se asigură că facilitățile, personalul de certificare, sculele, echipamentul, materialele, datele de întreținere necesare vor fi disponibile după necesități și modul în care vor fi gestionate înregistrările de întreținere;
- implicarea sistemului de monitorizarea conformării al organizației de întreținere și autorizarea din partea sa pentru întreținerea ocazională la linie, pe baza următoarelor criterii:

Utilizarea unui amplasament neautorizat (zile calendaristice consecutive)	Nivel de autorizare internă
Maxim 10 zile	emisă de către managerul monitorizarea conformării pe baza unui audit la fața locului sau a unei analize a documentelor.
Maxim 90 zile	emisă de către managerul monitorizarea conformării pe baza unui audit la fața locului.

Notă: În cazul în care durata estimată a activității de întreținere depășește 90 de zile, organizația trebuie să solicite autorizarea unui nou amplasament de întreținere, utilizând formularul EASA Form 2. Cererea de autorizare trebuie transmisă la AACR cu cel puțin 30 de zile înainte de expirarea termenului maxim de 90 de zile. După aprobare, amplasamentul de întreținere la linie trebuie să fie menționat în capitolul 5.3 din MOE (lista amplasamentelor de întreținere la linie în conformitate cu prevederile din 145.A.75.(d))

c) o notificare cu privire la o astfel de autorizare este transmisă la AACR în termen de max. 7 zile de la data începerii activității de întreținere; notificarea trebuie făcută în mod oficial, utilizând un

formular, care trebuie inclus în Partea 5 din MOE și trebuie să cuprindă minimum următoarele informații:

- date despre operatorul/clientul care solicită întreținere la linie ocazională;
- tipul(rile) de aeronavă(e) și înmatricularea;
- activitățile de întreținere la linie solicitate;
- locația și perioada de desfășurare a activității;
- numărul și categoriile de personal de certificare desemnat să susțină această activitate;
- semnătura managerului de monitorizare a conformării.

Nota: o listă a tuturor CRS-urilor emise utilizând privilegiul acordat, împreună cu înregistrări de întreținere aferente, vor fi puse la dispoziția AACR, la cerere;

- d) **Utilizarea repetată a privilegiului pentru același client, la același amplasament, nu este permisă.** În acest caz, trebuie solicitată la AACR autorizarea amplasamentului de linie.

### **B. Alte cazuri de întreținere în afara locațiilor aprobate (cf. 5.2.2.1 pct 1, 3 sau 4)**

Procedura trebuie să se bazeze pe următoarele criterii:

a) Domeniul de activitate trebuie limitat la:

- tipul de aeronavă sau componente sau motoare sau metode NDT și nivelul de întreținere prezentate în capitolul 1.9 din MOE;
- orice alte limitări specifice relevante autorizării organizației (cf. 5.2.2.1 pct. 1, 3 sau 4)

b) Existența unui proces, sub responsabilitatea managerului de monitorizarea conformării, pentru a demonstra:

- modul în care managerul de întreținere se asigură că facilitățile, personalul de certificare, sculele, echipamentele, materialele, datele de întreținere necesare vor fi disponibile după necesități și modul în care vor fi gestionate înregistrările de întreținere;
- implicarea sistemului de monitorizare a conformării și autorizarea din partea sa pentru activitatea efectuată în afara amplasamentului autorizat, pe baza unei analize a documentelor;
- faptul că o notificare cu privire la o astfel de autorizare este transmisă la AACR în termen de max. 7 zile. În plus, faptul că o listă a tuturor CRS-urilor emise conform acestei proceduri, împreună cu orice alte înregistrări de întreținere, vor fi puse la dispoziția AACR, la cerere;

c) Notificarea trebuie făcută în mod oficial, utilizând un formular care trebuie inclus în Partea 5 din MOE și care să cuprindă minimum următoarele informații:

- date despre operatorul/clientul care solicită întreținere la linie ocazională;
- tipul(rile) de aeronavă(e) și înmatricularea;
- descrierea motivului inoperabilității aeronavei (pt AOG) și/sau activitățile de întreținere solicitate;
- locația și perioada de desfășurare a activității;
- numărul și categoriile de personal de certificare desemnat să susțină această activitate;
- semnătura managerului de monitorizare a conformării.

**In cazul situațiilor de AOG care necesită activități de întreținere de bază, notificarea către AACR trebuie transmisă înainte de începerea activităților de întreținere**

### **5.2.3. Aprobarea prealabilă în cazul altor activități de întreținere în afara amplasamentelor aprobate**

Alte situații în care activitățile de întreținere se desfășoară în afara amplasamentelor aprobate, situații care nu sunt cuprinse la paragraful 5.2.2 dar pentru care se poate demonstra necesitatea, pot fi acceptate de la caz la caz, făcând obiectul aprobării prelabile de către AACR.

Exemple de situații (lista nu este exhaustivă) care trebuie supuse aprobării prelabile a AACR:

- pentru organizații autorizate categoria Ax, necesitatea de a desfășura temporar sau de o singură dată, activități de întreținere de bază programate;
- pentru organizații autorizate categoria Bx/Cx, necesitatea de a desfășura temporar activități "on-wing" la mai multe aeronave (de ex. pentru implementarea unor modificări sau aplicarea unor AD/SB);
- pentru organizații autorizate categoria Bx/Cx, necesitatea de a desfășura activități în atelierele altor organizații autorizate categoria Bx/Cx.

Astfel de situații fac obiectul unei cereri de derogare și trebuie tratate utilizând procedura dezvoltată în MOE la cap. 3.10. Informațiile minime transmise cu cererea de derogare, trebuie să cuprindă:

- demonstrarea necesității;
- date despre operatorul/clientul care solicită întreținere;
- tipul(rile) de aeronavă(e) și înmatricularea;
- activitățile de întreținere la care se referă solicitarea;
- locația și perioada de desfășurare a activității;
- numărul și categoriile de personal de certificare desemnat să susțină această activitate;
- declarația managerului de monitorizare a conformării că au fost verificate condițiile în care activitatea de întreținere se va desfășura și că sunt respectate toate cerințele Part 145 aplicabile. Această declarație se bazează pe rezultatele auditului intern (la fața locului sau audit al documentelor, după caz) efectuat de către sistemul de monitorizare a conformării,
- confirmarea că activitățile de întreținere vor demara numai după aprobarea derogării de către AACR.

Pe baza analizei documentelor transmise și a evaluării riscurilor asociate, în funcție de încrederea în sistemul de monitorizare a conformării al organizației, AACR stabilește dacă este necesară efectuarea unui audit la fața locului de către inspectorul responsabil cu supravegherea organizației.

În cazul în care rezultatul evaluării efectuate de către AACR este favorabil, acordarea derogării conținând aprobarea efectuării activității de întreținere solicitată va fi transmisă organizației în scris.

### 5.3. STAȚIE DE ÎNTREȚINERE LA LINIE FĂRĂ PERSONAL PERMANENT CATEGORIA B2

Part 145.A.30(g) prevede ca orice organizație Part 145 care întreține aeronave, să dețină, în cazul întreținerii la linie a aeronavelor, personal de certificare categoriile B1, B2, B3, **după caz**, calificat corespunzător pentru tipul de aeronavă întreținut.

Ca urmare, organizațiile de întreținere autorizate Part 145 trebuie să demonstreze că au la dispoziție personal de certificare corespunzător pentru fiecare tip de aeronavă pe care intenționează să o includă în domeniul de autorizare aprobat.

Cu toate acestea, atunci când organizația de întreținere utilizează mai multe amplasamente de linie, se poate accepta ca personalul de certificare categoria B2 să nu fie permanent disponibil la fiecare stație de linie, cu condiția ca una din opțiunile de mai jos să fie îndeplinite:

**Opțiunea a)** Contractul de întreținere la linie specifică în mod clar faptul că activitatea de întreținere este limitată la remedierea de defecte care nu implică privilegiile de certificare categoria B2 pentru punerea în serviciu a aeronavei.

În acest caz organizația Part 145 nu trebuie să demonstreze că personalul de certificare categoria B2 este disponibil permanent la amplasamentul la linie, pentru un astfel de contract.

**Opțiunea b)** Contractul de întreținere la linie în vigoare nu are limitări.

În acest caz, situația trebuie evaluată în funcție de volumul de activitate efectuat la amplasamentul la linie (de ex. numărul și tipul de contracte în vigoare, orarul de zbor, activitatea de întreținere ad-hoc, etc.), ținând cont de probabilitatea apariției unui defect care poate fi remediat numai prin exercitarea privilegiilor personalului de certificare categoria B2. Ca regulă generală, poate fi considerat acceptabil ca personalul de certificare categoria B2 să nu fie permanent disponibil la amplasament cu condiția să fie disponibil la nevoie, într-o limită rezonabilă de timp (timp maxim de transport de 2 ore).

În această situație, organizația poate desemna ori personal de certificare B2 propriu organizației de întreținere, ori personal de certificare B2 contractat la cerere de la o altă organizație. Acest personal de certificare B2 poate fi considerat suficient pentru a efectua lucrări la mai mult de un amplasament la linie, în limitele prevăzute în AMC1 145.A.30 (d).

În cazul personalului contractat, întrucât personalul de certificare B2 urmează să semneze în numele organizației Part 145 contractoare, acesta trebuie evaluat și autorizat corespunzător (i se emite o autorizare internă de personal de certificare). Evaluarea și autorizarea personalului contractat nu sunt necesare dacă defecțiunea este remediată și CRS-ul este emis de către organizația de întreținere contractată, în baza propriilor privilegii.

În cazul în care organizația de întreținere operează în stații de linie în care personalul de certificare B2 nu este permanent disponibil, capitolul MOE L2.3 „Controlul defectelor și al defectelor repetitive la întreținerea la linie” va include o procedură referitoare la modul de tratare a defectelor care necesită personal de certificare B2.



## 5.4 PUNEREA ÎN SERVICIU DUPĂ ÎNTREȚINEREA LA LINIE

### 5.4.1. Comandă de lucru (WO) emisă de operator

Comanda de lucru pentru întreținerea la linie poate varia semnificativ în funcție de operator, sistemul de Jurnalul de bord în uz etc. și ar putea conține:

- o secvență de comenzi de lucru diferite, fiecare acoperind o singură sarcină de întreținere, sau;
- o succesiune de înregistrări ale echipajului în Jurnalul de bord al aeronavei (pot fi considerate ca o serie de comenzi de lucru), sau;
- o singură comandă de lucru care include un anumit grup de sarcini de întreținere, sau;
- o combinație a celor de mai sus.

### 5.4.2. Modalități de emiteră a CRS pentru întreținerea la linie

Un CRS poate fi emis numai de personalul de certificare care deține privilegiile de certificare pentru toate sarcinile de întreținere acoperite de certificatul de punere în serviciu.

Pot fi avute în vedere scenariile posibile descrise în paragrafele următoare:

#### 5.4.2.1 Certificate multiple pentru punerea în serviciu

Această situație se aplică atunci când un eveniment de întreținere este compus din diverse comenzi de lucru și pentru fiecare comandă de lucru este emis un CRS individual, rezultând mai multe CRS-uri asociate evenimentului de întreținere particular.

În acest caz, personalul de certificare autorizat cat. B1 sau B2, după caz, va semna CRS-ul aferent fiecărei sarcini de lucru.

EXEMPLE:

- Evenimentul de întreținere 1

Comandă de lucru (WO) 1	Weekly check	CRS 1 emis de personal de certificare B1
(WO) 2	Motor LH inlocuire IDG	CRS 2 emis de personal de certificare B1
(WO) 3	Trouble shooting pilot automat 1	CRS 3 emis de personal de certificare B2
(WO) 4	Aterizare dură	CRS 4 emis de personal de certificare B1

Notă: 4 CRS-uri diferite sunt emise pentru acest eveniment de întreținere.

Sau

- Evenimentul de întreținere 2

Comandă de lucru (WO) 1	Weekly check	CRS1 emis de personal de certificare B1
	Motor LH înlocuire IDG	
	Aterizare dură	
Comandă de lucru (WO) 2	Trouble shooting pilot automat 1	CRS2 emis de personal de certificare B2

Notă: Două CRS-uri diferite sunt emise în acest eveniment de întreținere.

Oricare din CRS-urile de mai sus poate fi emis de către un personal de certificare care deține o autorizație combinată „B1+B2” pentru tipul de aeronavă pentru care se execută întreținerea.

#### 5.4.4.2 Un singur certificat pentru punerea în serviciu

Această situație se aplică atunci când se eliberează un singur certificat de punere în serviciu care acoperă întreaga lucrare de întreținere comandată într-un eveniment de întreținere. În acest caz, dacă evenimentul de întreținere include atât sarcini mecanice, cât și de avionică, singura persoana care poate elibera un singur CRS este o persoană care deține o autorizație combinată „B1+B2”.

EXEMPLU:

- Evenimentul de întreținere 1

Comandă de Lucru (WO) 1	Weekly check	Un singur CRS emis de personal de certificare B1+B2
	Motor LH înlocuire IDG	
	Trouble shooting pilot automat 1	
	Aterizare dură	

Notă: Un singur CRS este emis pentru acest eveniment de întreținere.

Sau

- Evenimentul de întreținere 2

Comandă de Lucru (WO) 1	Efectuarea unei verificări de tip A și înscrisura ei în jurnalul de bord care conține reparații mecanice și de avionică	Un singur CRS emis de personal de certificare B1+B2
-------------------------	---	---

Notă: Un singur CRS este emis pentru acest eveniment de întreținere.

#### 5.4.4.3 Un singur certificat pentru punerea în serviciu când este disponibil numai personal de certificare cat.B1 și cat. B2 (nu există personal de certificare „B1+B2”)

Această situație se aplică în mod obișnuit în mediul de întreținere la linie, atunci când un singur eveniment de întreținere, care include lucrări de mecanică și de avionică, este comandat organizației de întreținere și este disponibil numai personal de certificare cat.B1 și cat. B2. În acest caz, punerea în serviciu trebuie să fie concepută astfel încât:

- Personalul de certificare B1 să emită punerea în serviciu pentru sarcinile mecanice, și;



- Personalul de certificare B2 să emită punerea în serviciu pentru sarcinile de avionică;  
Acest rezultat poate fi obținut, de exemplu prin emiterea unui certificat de punere în serviciu după lucrarea de întreținere la linie, care include ambele semnături, cu identificarea clară a sarcinilor de întreținere asumate de fiecare persoană de certificare în parte.

**EXEMPLU:**

- Evenimentul de întreținere 1

Comandă de Lucru (WO) 1	Weekly check	Un CRS emis de personal de certificare B1 pentru lucrări mecanice Și Un CRS emis de personal de certificare B2 pentru lucrări de avionică
	Motor LH înlocuire IDG	
	Trouble shooting pilot automat 1	
	Aterizare dură	

**Sau**

- Evenimentul de întreținere 2

Comandă de Lucru (WO) 1	Efectuarea unei verificări de tip A și înscrierea ei în jurnalul de bord care conține reparații mecanice și de avionică	Un CRS emis de personal de certificare B1 pentru lucrări mecanice Și Un CRS emis de personal de certificare B2 pentru lucrări de avionică
----------------------------	--	---

După ce CRS-urile de mai sus au fost emise, înregistrarea evenimentului de întreținere în jurnalul de bord poate fi făcută de oricare din persoanele autorizate B1 sau B2, menționând referințele celor 2 CRS-uri.

## 5.5. ELIBERAREA CERTIFICATULUI DE PUNERE ÎN SERVICIU DUPĂ ÎNTREȚINEREA LA LINIE SAU BAZĂ A AERONAVELOR CARE NU SUNT ACOPERITE DE PREVEDERILE REGULAMENTULUI DE BAZĂ (UE) 2018/1139

### 5.5.1 Scop și aplicabilitate

Acest capitol se aplică acelor aeronave care sunt excluse de la îndeplinirea cerințelor de navigabilitate cuprinse în Regulamentul de bază (UE) 2018/1139 și în normele sale de punere în aplicare (denumite generic aeronave NON-UE) și se bazează pe politica EASA publicată în documentul "Rulemaking interpretation on "Maintenance release of aircraft not covered by the Basic Regulation".

Diferitele practici sunt rezumate în paragrafele următoare. În plus, tabelul de la para. 5.5.2 de mai jos rezumă diferitele practici împreună cu exemple de formulare a declarației de certificare după lucrări de întreținere efectuate la aeronave NON-UE.

**PRACTICA 1:** O organizație aprobată EASA Part 145 emite CRS pentru o aeronavă NON-UE, în conformitate cu EASA Part 145.A.50, folosind referința autorizării organizației RO.145.xxxx. O astfel de declarație de certificare este emisă în afara privilegiilor acordate de aprobarea EASA Part 145.

**Utilizarea unei asemenea practici conduce la emiterea de către AACR unei neconformități față de cerințele Part 145.A.50.**

**PRACTICA 2:** O organizație aprobată EASA Part-145 emite CRS pentru o aeronavă NON-UE, în conformitate cu legislația pentru aviație a statului de înmatriculare a aeronavei (SoR) și utilizează referința aprobării organizației de întreținere emisă de SoR.

Această practică este acceptabilă, indiferent dacă legislația pentru întreținerea aeronavelor din SoR este numită „Part 145” („practica 2a” din tabelul de la para. 5.5.2) sau nu („practica 2b” din tabelul de la para. 5.5.2). Motivul este că nu este posibilă nicio confuzie din moment ce organizația emite CRS utilizând referința autorizării pentru întreținerea aeronavelor acordată de SoR și punerea în serviciu se încadrează complet sub responsabilitatea SoR.

**PRACTICA 3:** o organizație aprobată EASA Part 145 emite CRS pentru o aeronavă NON-UE, în conformitate cu legislația pentru întreținerea aeronavelor din statul de înmatriculare a aeronavei (SoR) și nu există o referință a aprobării organizației de întreținere acordată de către SoR (organizația utilizează în continuare referința autorizării RO.145.xxxx).

Pentru această practică au fost identificate două cazuri diferite:

**1.** Legislația pentru întreținerea aeronavelor din statul de înmatriculare a aeronavei (SoR) **se mai numește și „Part-145”** („practica 3a” din tabelul de la para. 5.5.2).

Această practică este acceptabilă atâta timp cât:

- i. CRS-ul identifică în mod clar că acesta este emis în conformitate cu legislația pentru aviație a statului de înmatriculare a aeronavei, și
- ii. organizația furnizează dovezi că legislația SoR permite această practică și utilizarea numărului aprobării RO.145.xxxx.

Această practică cade complet sub responsabilitatea statului de înmatriculare a aeronavei.



În cazul în care aceste două condiții nu sunt îndeplinite și CRS-ul este identic cu cel al EASA Part 145, AACR va formula o neconformitate față de cerințele EASA Part 145.A.50.

Notă: În cazul întreținerii la linie, CRS asociat este de obicei înregistrat de personalul de întreținere în jurnalul tehnic de bord, care este conceput de operator. În acest caz, dacă operatorul are un formular CRS care este identic cu versiunea EASA Part 145, este acceptabil ca această certificare să fie tăiată și înlocuită cu o declarație care identifică clar că este o certificare în conformitate cu legislația statului de înmatriculare al aeronavei.

2. Legislația pentru întreținerea aeronavelor din statul de înmatriculare a aeronavei (SoR) nu se numește „Part-145” („practica 3b” din tabelul de la para. 5.5.2).

Această practică este acceptabilă atâta timp cât organizația furnizează dovezi că legislația SoR permite această practică precum și utilizarea referinței autorizării organizației de întreținere RO.145.xxxx.

Această practică cade complet sub responsabilitatea statului de înmatriculare a aeronavei.

**5.5.2 Practici pentru certificarea aeronavelor**

Înmatricularea aeronavei (A/C)	Declarația de certificare utilizată	Referința de autorizare utilizată	Observații și concluzii Concluzie
A/C acoperită de regulamentul de bază (RB)	Se certifică faptul că lucrările specificate, cu excepția cazului în care se specifică altfel, au fost efectuate în conformitate cu Part 145 și, în ceea ce privește aceste lucrări, aeronava este considerată pregătită pentru punerea în serviciu.	RO.145.XXXX	Aceasta este versiunea care trebuie utilizată pentru aeronavele reglementate de Regulamentul de Bază.
<b>Practica 1</b> A/C neacoperită de regulamentul de bază (RB)	Se certifică faptul că lucrările specificate, cu excepția cazului în care se specifică altfel, au fost efectuate în conformitate cu Part 145 și, în ceea ce privește aceste lucrări, aeronava este considerată pregătită pentru punerea în serviciu.	RO.145.XXXX	Această versiune <b>este emisă în afara privilegiilor acordate de autorizarea EASA Part-145.</b> AACR consemnează neconformitate față de cerințele EASA Part 145.A.50 deoarece organizația a folosit procedurile EASA pe aeronave care nu sunt reglementate de Regulamentul de Bază (și nu sunt permise de MOE).
<b>Practica 2a</b> A/C neacoperită de regulamentul de bază (RB)	Declarația de punere în serviciu a SoR se referă la legislația SoR pentru întreținerea aeronavelor, care se numește „Part-145” <b>Exemplu:</b> „Se certifică faptul că lucrările specificate, cu excepția cazului în care se specifică altfel, au fost efectuate în conformitate cu Part 145 <u>sub legislația națională pt. aviație din SoR (denumire)</u> și, în ceea ce privește aceste lucrări, aeronava este considerată pregătită pentru punerea în serviciu ”	Numar de referință al autorizării pentru întreținere acordat de SoR	Această practică este acceptabilă. CRS-ul cade în responsabilitatea SoR



Înmatricularea aeronavei (A/C)	Declarația de certificare utilizată	Referința de autorizare utilizată	Observații și concluzii Concluzie
Practica 2b A/C neacoperită de regulamentul de bază (RB)	Declarația de punere în serviciu a SoR se referă la legislația SoR pentru întreținerea aeronavelor, care nu se numește „Part-145” <b>Exemplu:</b> „Se certifică faptul că lucrările specificate, cu excepția cazului în care se specifică altfel, au fost efectuate în conformitate cu <u>”legislația națională pentru aviație din SoR”</u> și, în ceea ce privește aceste lucrări, aeronava este considerată pregătită pentru punerea în serviciu ”	Numar de referință al autorizării pentru întreținere acordat de SoR	Această practică este acceptabilă. CRS-ul cade în responsabilitate SoR
Practica 3a A/C neacoperită de regulamentul de bază (RB)	Declarația de punere în serviciu a SoR se referă la legislația SoR pentru întreținerea aeronavelor care se numește „Part-145” <b>Exemplu:</b> „Se certifică faptul că lucrările specificate, cu excepția cazului în care se specifică altfel, au fost efectuate în conformitate cu Part 145 <u>sub legislația națională pentru aviație din SoR</u> ”(denumire) și cu <u>recunoașterea autorizării EASA Part 145 deținută de organizație</u> și în ceea ce privește aceste lucrări, aeronava este considerată pregătită pentru punerea în serviciu”	RO.145.XXXX	Această practică este acceptabilă atâta timp cât declarația de certificare identifică în mod clar că acesta este un CRS în conformitate cu legislația SoR pentru întreținerea aeronavelor și atâta timp cât AMO prezintă dovezi că legislația SoR permite această practică și utilizarea referinței RO.145.xxxx. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, se emit neconformități. CRS-ul cade în responsabilitate SoR
Practica 3b A/C neacoperită de regulamentul de bază (RB)	Declarația de punere în serviciu a SoR se referă la legislația SoR pentru întreținerea aeronavelor, care nu se numește „Part-145” <b>Exemplu:</b> „Se certifică faptul că lucrările specificate, cu excepția cazului în care se specifică altfel, au fost efectuate în conformitate cu <u>”legislația națională pentru aviație din SoR”</u> și cu <u>recunoașterea autorizării EASA Part 145 deținută de organizație</u> și, în ceea ce privește aceste lucrări, aeronava este considerată pregătită pentru punerea în serviciu”	RO.145.XXXX	AMO trebuie să prezinte dovezi că legislația SoR permite această practică și utilizarea referinței RO.145.xxxx Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, se emit neconformități CRS-ul cade în responsabilitatea SoR

## 5.6 CONFIGURAREA MINIMĂ PENTRU LOCAȚIA DE ÎNTREȚINERE LA LINIE

### 5.6.1 Scop și aplicabilitate

Experiența arată că organizațiile de întreținere subestimează adesea nevoia de a avea o configurație minimă în ceea ce privește facilitățile, sculele și echipamentele, la deschiderea unei noi locații de întreținere la linie.

În următorul paragraf este disponibilă o listă de verificare cu privire la facilitățile, sculele și echipamente care trebuie să fie în mod obișnuit disponibile la o locație de întreținere de linie.

Acest document trebuie considerat ca un ghid de nivel înalt care trebuie adaptat la dimensiunea și complexitatea lucrărilor ce vor fi efectuate la locația de întreținere la linie.

Trebuie remarcat faptul că:

- conformitatea cu lista de verificare nu înseamnă neapărat că locația de întreținere la linie respectă cerințele Part 145 privind facilitățile, sculele și echipamentele;
- absența unuia sau mai multor elemente nu înseamnă neapărat nerespectarea Părții 145, dacă poate fi demonstrat că anumite articole nu sunt necesare, în funcție de tipul de aeronavă și de contractele în vigoare și/sau că același rezultat poate fi obținut prin mijloace diferite. De exemplu, echipamente utilizate rar nu este necesar să fie disponibile permanent, totuși trebuie să existe mijloace pentru a le obține atunci când este necesar;
- sunt aplicabile și alte cerințe din Part 145 (de exemplu, date de întreținere, personal, personal de certificare) care nu sunt incluse în acest document.

### 5.6.2 Lista de verificare pentru minima configurare a locației de întreținere la linie

#### A. Facilități

#### 1. Disponibilitatea birourilor pentru personal de certificare/ personal întreținere

- Spațiu suficient (pentru studiul documentației/ înregistrări de întreținere)
- Terminale PC și imprimantă
- Mijloc de transport al personalului la platforma (zona de efectuare a lucrărilor de întreținere)

#### 2. Mijloace de comunicare la stația de linie

- Adresa e-mail alocată
- Copiator/ scanner / fax
- Telefane mobile pt personalul de certificare/ stații radio
- Frecvență de contact radio cu aeronava
- Date de contact ale MCC al clientului / date de contact cu baza principală de întreținere
- Acces la sistemul de informare orar de zbor al clientului (Flight Schedule System Information)



### 3. Facilități de depozitare

- Zona alocată pentru depozitarea (pe rafturi) a materialelor și a componentelor
- Asigurarea segregării avionabile- neavionabile
- Zona de depozitare a sculelor/ echipamentelor

### 4. Accesul la hangar în caz de nevoie – contract/ acord cu un furnizor local

#### B. Articole generale necesare a fi disponibile în orice moment

- Manometru de presiune în anvelope
- Butelii azot de înaltă presiune + reductor de presiune
- Mijloc de transport pentru Roți și Frâne
- Căști interfon + Prelungitor
- Trusă scule generale
- Lanterne
- Multimetru digital
- Gresoare
- Dispozitiv pt. drenaj combustibil și rezervor colector
- Brațară antistatică ESD
- Bandă adezivă High Speed
- Coliere pt Circuit Breaker
- Etanșanți pt reparații temporare
- Sârmă de siguranță
- Scări/ platforme pentru acces la înălțime

#### C. Articole specifice tipului de aeronavă, disponibile pentru domeniul de autorizare la stația de linie

Unele dintre instrumentele/echipamentele indicate mai jos sunt furnizate de obicei de către operatorul clientului. Atunci când se solicită o aprobare Part 145 în absența unui operator client, organizația de întreținere rămâne responsabilă să respecte cerința de a avea la dispoziție instrumentele și echipamentele necesare pentru a efectua lucrările conform domeniului de activitate aprobat. O aprobare nu poate fi acordată pe baza intențiilor de a achiziționa scule și echipamente numai în momentul în care va fi încheiat un contract.

- Adaptor pentru umflare anvelope (anvelopă specifică pt. A/C)
- Seturi de chei dinamometrice/adaptoare (ex. pt înlocuire roți)
- Cricuri tren de aterizare MLG/NLG (pt. înlocuire roți)
- Pompa ulei motor / generator (IDG/VCSF/) sau cart
- pompa pt. lichid hidraulic (dacă nu este instalată la bord prin proiectare)
- Adaptor Shock Absorber Servicing (aer/ ulei)
- Pin dezactivare reversor (daca nu e furnizată de operator / instalată la bord / la bord - Fly-Kit)
- Dispozitiv de actionare manuala a valvei starter (daca nu e furnizată de operator / instalată la bord / la bord - Fly-Kit)

- Protecții prize Pitot / Static / TAT / AOA (dacă nu e furnizată de operator / la bord - Fly-Kit)
- Pini blocare tren de aterizare (dacă nu e furnizată de operator / la bord)
- Pini by-pass dezactivare Steering (dacă nu e furnizată de operator)

#### **D. Articole specifice care vor fi disponibile de obicei după semnarea unui contract cu un operator client**

Disponibilitatea la stația de linie pentru cele enumerate mai jos, depinde de tipul de activități incluse în contractul cu operatorul client și de cerințele acestuia ca piesele să fie disponibile la fiecare locație de întreținere de linie, pentru a reduce posibilele efecte ale AOG. Unele dintre articolele enumerate pot fi furnizate de operatorul client.

- Roți
- Frâne
- Ulei motor / IDG
- Ulei hidraulic
- Filtre ulei/ combustibil
- Butelii oxygen (echipaj/ portabile)
- Kit lămpi (Exterior/ Interior)
- Componente NO-GO
- Etanșant pentru reparații temporare

#### **6. MENȚIUNI**

Această circulară de navigabilitate intră în vigoare de la data publicării.

#### **7. FORMULARE**

N/A.

#### **8. ANEXE**

Această circulară de navigabilitate nu conține Anexe.

**PENTRU INFORMAȚII SUPLIMENTARE CONTACTAȚI:**

AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ  
DIRECȚIA NAVIGABILITATE/SERVICIUL NAVIGABILITATE/

Șos. București-Ploiești nr.38-40, București, RO-013695  
tel. +40 21 208 15 21, fax +40 21 208 15 35,  
e-mail: [contact@caa.ro](mailto:contact@caa.ro); [registratura@caa.ro](mailto:registratura@caa.ro)

**Sugestii de amendare pentru prezenta circulară de navigabilitate  
pot fi transmise în atenția AACR/DN-SN, via e-mail, la una din adresele mai sus menționate**