



АДМИНИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА

РУКОВОДСТВО

**ПО ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ТУРКМЕНИСТАНА**

Издание третье

Ашхабад 2016г.



ПЕРЕЧЕНЬ ДЕРЖАТЕЛЕЙ РУКОВОДСТВА

Номер экземпляра	Держатель	Примечание
1.	ОТЭИЛГ Службы «Туркменховаеллары»	Эталонный экземпляр (электронный, бумажный)
2.	ГИБП Службы «Туркменховаеллары»	Рабочий экземпляр (электронный, бумажный)
3.	ОЛЭ Службы «Туркменховаеллары»	Рабочий экземпляр (электронный, бумажный)
4.	АТМ Правительственный авиационный отряд	Контрольный экземпляр (электронный, бумажный)
5.	АТБ АООВ «Авиакомпания «Туркменистан»	Контрольный экземпляр (электронный, бумажный)
6.	АТБ международного аэропорта г. Дашогуз	Контрольный экземпляр (электронный, бумажный)
7.	АТМ международного аэропорта г. Мары	Контрольный экземпляр (электронный, бумажный)
8.	АТМ международного аэропорта г. Туркменабат	Контрольный экземпляр (электронный, бумажный)
9.	АТМ международного аэропорта г. Туркменбаши	Контрольный экземпляр (электронный, бумажный)



СОДЕРЖАНИЕ

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	8
СОКРАЩЕНИЯ СЛОВ И СЛОВСОЧЕТАНИЙ.....	12
ВВЕДЕНИЕ.....	13
ГЛАВА 1. КОНЦЕПЦИЯ ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ.....	14
ГЛАВА 2. НОРМЫ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ТУРКМЕНИСТАНЕ.....	15
ГЛАВА 3. ДИРЕКТИВЫ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ.....	17
ГЛАВА 4. ИНФОРМАЦИЯ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ.....	18
ГЛАВА 5. ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВС.....	20
ГЛАВА 6. ОРГАНИЗАЦИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ.....	23
ГЛАВА 7. СИСТЕМА И КОНТРОЛЬ (ГАРАНТИЯ) КАЧЕСТВА.....	24
ГЛАВА 8. РУКОВОДСТВА ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ.....	26
ГЛАВА 9. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА, ЗАНЯТОГО ТО.....	27
ГЛАВА 10. НЕОБХОДИМЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ.....	28
ГЛАВА 11. ДАННЫЕ, КАСАЮЩИЕСЯ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ И ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.....	29
ГЛАВА 12. КОНТРАКТ И СУБКОНТРАКТ НА ТО ВС.....	30
ГЛАВА 13. РЕГИСТРИРУЕМЫЕ ДАННЫЕ О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И ИХ ХРАНЕНИЕ.....	31
ГЛАВА 14. ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ УДОСТОВЕРЕНИЙ О ГОДНОСТИ ВС К ПОЛЁТАМ.....	32
ГЛАВА 15. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОВЕРКИ КАЧЕСТВА ТО.....	33
ГЛАВА 16. УТВЕРЖДЕНИЕ (ОЦЕНКА) И ВЫПОЛНЕНИЕ МОДИФИКАЦИЙ И РЕМОНТОВ.....	35
ГЛАВА 17. ХРАНЕНИЕ ДАННЫХ И УЧЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ О МОДИФИКАЦИЯХ И РЕМОНТАХ.....	36
ГЛАВА 18. СОВМЕСТИМОСТЬ МОДИФИКАЦИЙ (ДОРАБОТОК) И РЕМОНТОВ.....	37
ГЛАВА 19. ЦЕЛОСТНОСТЬ КОНСТРУКЦИИ.....	38



ГЛАВА 20.	УСЛОВИЯ ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВС ПРИ ПРЕВЫШЕНИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ В ПОЛЕТЕ.....	39
ГЛАВА 21.	СОГЛАШЕНИЯ ОБ АРЕНДЕ ВС.....	40
ГЛАВА 22.	ТРЕБОВАНИЯ К ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ ПОЛЁТЫ ETOPS.....	41
ГЛАВА 23.	АУТЕНТИЧНОСТЬ И РАБОТОСПОСОБНОСТЬ КОМПОНЕНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....	44
ГЛАВА 24.	ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ (MEL).....	49
ГЛАВА 25.	ПЕРЕЧЕНЬ ОТКЛОНЕНИЙ ОТ КОНФИГУРАЦИИ (CDL).....	51



ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Арендатор	Эксплуатант, взявший в аренду ВС.
Арендодатель	Эксплуатант, передающий в аренду ВС.
Аутентичность компонента ВС	Требования к материалам, используемые при изготовлении компонента ВС, имеющих существенное значение для его безопасной эксплуатации, в том, чтобы обладали всеми основными свойствами, предусмотренными в рассматриваемой конструкции.
Воздушное судно	Любой аппарат, поддерживаемый атмосфере за счёт его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности.
Государство-изготовитель	Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна.
Государство разработчика	Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.
Государство регистрации	Государство, в реестр которого занесено ВС.
Государство эксплуатанта	Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта.
Держатель сертификата типа	Заявитель, получивший от полномочного органа Сертификат типа на образец авиационной техники.
Двигательная система	Система, состоящая из силовой установки и всего другого оборудования, используемого для обеспечения функций, необходимых для поддержания мощности (тяги) любой одной силовой установки, контроля за ней и управления ею после того, как эта установка будет смонтирована на планере ВС.
Директива летной годности (Airworthiness Directives)	Документ определяющий авиационные изделия, состояние которых является небезопасным, и/или те случаи, когда такое состояние может отмечаться или развиваться в других изделиях конструкции того же типа. Они предписывают профилактические действия, которые должны предприниматься, или условия или ограничения при которых разрешается дальнейшая эксплуатация таких изделий.
Компонент ВС (Component)	Авиационный двигатель, воздушный винт, комплектующее изделие или иная составная часть ВС.



Критическая система	Система ВС, отказ которой оказывает наиболее неблагоприятное воздействие на благополучный исход полета.
Лётная годность (Airworthiness)	Характеристика ВС, определяемая предусмотренными и реализованными в его конструкции и лётных качествах принципами, позволяющая совершать безопасный полёт в ожидаемых условиях и при установленных методах эксплуатации.
Модификация (Modification)	Изменение типовой конструкции авиационного изделия, но не ремонт.
Перечень минимального оборудования (MEL)	Перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляет эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями.
Перечень отклонений от конфигурации (CDL)	Перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, утверждаемый государством разработчика, определяющий все внешние части типового воздушного судна, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий, при необходимости, любую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик.
Поддержание летной годности (Continuing Airworthiness)	Совокупность процессов, обеспечивающих в течение срока эксплуатации соответствие воздушного судна, двигателя, воздушного винта или компонента (составной части) действующим требованиям к летной годности и готовность к безопасному выполнению полета.
Программа технического обслуживания (Maintenance Program)	Документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например, программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается.
Разработчик	Организация, предприятие или иное юридическое лицо, осуществляющее разработку авиационной техники.
Ремонт	Восстановление летной годности авиационного изделия после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия воздушного судна требований к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами летной годности, которые использовались для



выдачи сертификата типа соответствующему типу воздушного судна.

Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

Документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управление своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию воздушных судов данного эксплуатанта.

Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию

Документ, одобренный руководителем организации по техническому обслуживанию и содержащий подробную информацию о структуре организации по техническому обслуживанию и обязанностях ее руководства, сфере выполняемых работ, производственной базе, процедурах технического обслуживания и системах обеспечения качества или инспекционных проверок.

Руководство по летной эксплуатации

Руководство, касающееся удостоверения о годности к полетам и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, и инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

Сертификат типа

Документ, выдаваемый полномочным органом и удостоверяющий соответствие образца авиационной техники требованиям Сертификационного базиса.

Соответствующие нормы летной годности

Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Договаривающимся государством для рассматриваемого класса воздушных судов, двигателей или воздушных винтов.

Основной перечень минимального оборудования (MMEL)

Перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа воздушных судов, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила.

Техническое обслуживание

Проведение работ, необходимых для обеспечения поддержания летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

Утвержденная организация

Организация, имеющая соответствующий сертификат на право выполнения каких-либо работ, выданный



авиационной администрацией государства регистрации данной организации.

Часть с ограниченным ресурсом
(Life Limit Part)

Любая часть, в отношении которой предусматривается срок снятия с эксплуатации, ограничение эксплуатационного срока службы, списание части, ограничение предельного срока службы или ограничение ресурса.

Эксплуатант

Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

ETOPS

Полет увеличенной дальности, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными силовыми установками, при котором время полета с крейсерской скоростью при одной неработающей силовой установке от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное государством эксплуатанта.



СОКРАЩЕНИЯ СЛОВ И СЛОВСОЧЕТАНИЙ

АГАТ	Администрация гражданской авиации Туркменистана.
АП	Авиационные Правила.
АТ	Авиационная техника.
АТБ	Авиационно-техническая база.
АТМ	Авиационно-техническая мастерская.
ВС	Воздушное судно.
ИАС	Инженерно-авиационная служба.
ИТЭ	Инструкция по технической эксплуатации.
КПА	Контрольно-поверочная аппаратура.
КПИ	Контрольно-поверочный инструмент.
ЛГ	Летная годность.
ОКБ	Опытно-конструкторское бюро.
ОТК	Отдел технического контроля.
ПТО	Периодическое (Базовое) техническое обслуживание.
РЛЭ	Руководство по летной эксплуатации.
РТО	Руководство по техническому обслуживанию.
РТЭ	Руководство по технической эксплуатации.
ТКБ	Технологическое-конструкторское бюро.
ТО	Техническое обслуживание.
ТОиР	Техническое обслуживание и ремонт.
ЭД	Эксплуатационная документация.
ЭТД	Эксплуатационно-техническая документация.
CDL	Configuration deviation list/ Перечень отклонений от конфигурации.
MEL	Minimum equipment list/ Перечень минимального оборудования.
MMEL	Master minimum equipment list/ Основной (Типовой) перечень минимального оборудования.



ВВЕДЕНИЕ

Настоящее Руководство содержит инструктивный материал, которым следует руководствоваться для поддержания лётной годности ВС в части, касающейся технической эксплуатации ВС.

Данное Руководство переработано с учетом международных стандартов и рекомендуемой практики, изложенных в Приложениях 6 и 8 к Конвенции о международной гражданской авиации ИКАО, Руководства по сохранению лётной годности (Doc 9760-AN/967), а также с учётом опыта, накопленного при эксплуатации воздушных судов гражданской авиации Туркменистана.

В случае необходимости, специалистами ОТЭиЛГ АГАТ, подготавливаются необходимые изменения или дополнения настоящего Руководства, и рассылаются всем согласно перечня держателей.

Настоящее Руководство предназначено для обязательного исполнения на территории Туркменистана всеми юридическими и физическими лицами, занимающимися технической эксплуатацией гражданских воздушных судов.



ГЛАВА 1. КОНЦЕПЦИЯ ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

- 1.1. Под поддержанием летной годности понимаются все мероприятия, которые гарантируют, что в любой момент срока их эксплуатации все воздушные суда соответствуют действующим требованиям к летной годности и находятся в состоянии, обеспечивающем их безопасную эксплуатацию.
- 1.2. Упомянутые мероприятия, осуществляемые под контролем полномочных органов гражданской авиации государства разработчика и государства регистрации, предусматривают:
- а) критерии проектирования, которые обеспечивают необходимое удобство проведения проверок и осмотров и позволяют использовать установленные методы эксплуатации и технологии выполнения ТОиР;
 - б) подготовку организацией, ответственной за типовую конструкцию, необходимых технических требований, методов, технологий и работ, необходимых для ТО и Р ВС, и опубликование этой информации в таком виде, который может легко использоваться эксплуатантом;
 - в) используя предоставленную организацией, ответственной за конструкцию типа, информацию, одобрение эксплуатантом технических требований, методов, правил и видов работ, а также подготовку этого материала в виде программы технического обслуживания, приемлемой для его условий эксплуатации;
 - г) предоставление эксплуатантом данных о дефектах и прочей существенной информации, касающейся технического обслуживания и эксплуатации, организации ответственной за конструкцию типа, в соответствии с требованиями государства регистрации;
 - д) анализ организации, ответственной за конструкцию типа, государством разработчика и государством регистрации дефектов, происшествий и прочей информации касающейся технического обслуживания и эксплуатации, а также разработку и передачу информации о рекомендуемых или обязательных действиях, предпринимаемых по результатам этого анализа;
 - е) рассмотрение эксплуатантом или государством регистрации информации, представленной организацией, ответственной за конструкцию типа или государством разработчика, и принятие необходимых, по их мнению, действий в связи с этой информацией, обращая особое внимание на действия, указанные в качестве «обязательных»;
 - ж) выполнение эксплуатантом всех обязательных требований, касающихся воздушного судна, и в частности, соблюдение ограничений ресурса по условиям усталости, а также проведение любых специальных проверок или инспекционных осмотров, предусмотренных процессом сертификации или признанных необходимыми впоследствии для обеспечения целостности конструкции;
 - з) подготовку и выполнение программ дополнительных инспекционных осмотров конструкции и вытекающих требований, касающихся стареющих воздушных судов.



ГЛАВА 2. НОРМЫ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ТУРКМЕНИСТАНЕ

- 2.1. В Туркменистане действуют «Государственные авиационные правила», включающие нормы летной годности гражданских воздушных судов и нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов и их оборудования, а так же правила сертификации авиационной техники, аэродромов и их оборудования:

Процедуры сертификации авиационной техники	АП-21
Нормы летной годности очень лёгких самолетов	АП-ОЛС
Нормы летной годности гражданских лёгких самолетов	АП-23
Нормы летной годности самолетов транспортной категории	АП-25
Нормы летной годности винтокрылых аппаратов нормальной категории	АП-27
Нормы летной годности винтокрылых аппаратов транспортной категории	АП-29
Нормы летной годности пилотируемых свободных аэростатов	АП-31
Нормы летной годности двигателей воздушных судов	АП-33
Требования к сливу топлива и эмиссии выхлопных газов для самолетов с ГТД	АП-34
Нормы летной годности воздушных винтов	АП-35
Сертификация воздушных судов по шуму на местности	АП-36
Директивы лётной годности	АП-39
Ремонтные организации	АП-145
Организации по техническому обслуживанию АТ в ГА	АП-145ТО
Сертификация аэродромов	АП-139
Сертификация оборудования аэродромов и воздушных трасс	АП-170
Представители Авиационного Регистра	АП-183
Нормы летной годности вспомогательных двигателей	АП-ВД
Поддержание летной годности воздушных судов ГА	АП-М
Нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов Туркменистана	НГЭА-2000
Методика оценки соответствия нормам годности к эксплуатации гражданских аэродромов Туркменистана	МОС НГЭА-2000



Администрация
Гражданской Авиации
Туркменистана

Руководство по поддержанию летной годности
воздушных судов гражданской авиации
Туркменистана

и ряд других правил и руководящих документов, касающийся деятельности всех структур гражданской авиации Туркменистана.



ГЛАВА 3. ДИРЕКТИВЫ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ

- 3.1. Директивы лётной годности издаются авиационными администрациями государств держателей Сертификата типа (Разработчика) АТ, государств регистрации и государств эксплуатантов воздушных судов. Основанием для издания директив лётной годности является информация об отклонениях от нормальной эксплуатации авиационной техники, которую эксплуатанты авиационной техники обязаны своевременно предоставлять авиационным властям в установленном порядке.
- 3.2. Директивы лётной годности, изданные авиационными администрациями государств держателей Сертификата типа (Разработчика) АТ, МАК или государств регистрации воздушных судов являются обязательными для всех авиапредприятий и эксплуатантов ВС Туркменистана, в сроки, установленные в директивах. Для ввода в действие таких директив каких-либо иных указаний не требуется.
- 3.3. Некоторые мероприятия, иницируемые АГАТ и связанные с изменением норм лётной годности которые требуют доработок, вводятся в действие начальником или его заместителями. Исполнение таких доработок является обязательным для всех авиапредприятий и эксплуатантов воздушных судов, зарегистрированных в Туркменистане, в сроки, установленные в доработке, с докладом об исполнении в АГАТ. Порядок выдачи и выполнения, а также ответственность должностных лиц за своевременность и полноту выполнения директив лётной годности и доработок определяется документом авиапредприятия, содержание которого не должно противоречить вышеуказанным требованиям.
- 3.4. Эксплуатанты обязаны иметь действующую систему предоставления соответствующему отделу АГАТ периодической информации (включающий перечень поступивших Директив лётной годности, сервисных бюллетеней – AD, SB, SL и т.д по имеющимся типам ВС, с отображением информации о их применимости или неприменимости к своему парку ВС) о выполненных директивах лётной годности и сервисных бюллетенях по всем имеющимся типам ВС (периодичность предоставления информации составляет каждые 15 дней). При этом возможность переноса сроков выполнения сервисных бюллетеней в иные, чем указано в документации сроки, возможно только после официального запроса Эксплуатанта в АГАТ и получения «разрешения» полномочного органа ГА.
- 3.5. Примечание: отмену или перенос сроков выполнения Директив лётной годности по всем типам ВС может осуществлять только полномочный орган введивший её в действие. Эксплуатантам любых типов гражданских ВС категорически запрещается самостоятельно переносить (продлевать) сроки выполнения Директив лётной годности. ВС с просроченным сроком исполнения Директивы лётной годности считается несоответствующим нормам лётной годности и эксплуатация такого ВС запрещена.



ГЛАВА 4. ИНФОРМАЦИЯ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ

- 4.1. Система информирования о поддержании лётной годности предусматривает периодическую и разовую подачу информации:
- а) об отклонениях от нормальной эксплуатации авиационной техники (отказах, дефектах, неисправностях), которые могут оказать влияние на поддержание лётной годности;
 - б) о выполнении на воздушных судах модификаций, доработок, директив лётной годности, сервисных бюллетеней, сервисных писем (AD, SB, SL) и т.д.. Информация об отклонениях от нормальной эксплуатации авиационной техники (отказах, дефектах, неисправностях), которые могут оказать влияние на поддержание лётной годности, передается эксплуатантом Разработчику (изготовителю) воздушного судна (компонента) и в АГАТ для принятия необходимых действий, своевременных и правильных решений;
- 4.2. Предусматривается подача:
- а) незамедлительной информации об инцидентах в соответствии с требованиями Государственных авиационных правил «расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами»;
 - б) срочной (в течение 24-х часов) информации о каждом опасном отказе авиационной техники, повлекшем простой воздушного судна и/или повлиявшем на его лётную годность;
 - в) информации о характерных отказах и неисправностях;
 - г) информации о выявленных случаях коррозии воздушного судна.
 - д) информации о поступивших директивах лётной годности, сервисных бюллетенях и т.д., через каждые 15 дней предоставляется в соответствующий отдел АГАТ;
- 4.3. Эта информация рассылается с указанием:
- а) номеров самолетов;
 - б) отказавших агрегатов;
 - в) наработки их с начала эксплуатации и после последнего ремонта, ресурсов и сроков службы;
 - г) причин и условий возникновения отказов и неисправностей авиационной техники или коррозии;
 - д) способа устранения отказов и неисправностей авиационной техники или коррозии;
 - е) поступивших директив лётной годности, сервисных бюллетеней, с отображением применимости или неприменимости данных документов к своему парку ВС и планируемым мероприятиям по их выполнению.
- 4.4. Формы и сроки подачи Разработчику и в АГАТ данных по состоянию эксплуатации самолетов, включая информацию о выполненных на воздушном судне модификациях и доработках, оговорены в «Положении о порядке взаимной информации по надежности серийной авиационной техники и безопасности полетов», в «Инструкции о порядке выполнения директив лётной годности и проведения доработок авиационной техники» и в указаниях АГАТ.
- 4.5. При работе воздушных судов в аренде за пределами Туркменистана, эксплуатант обязан ежемесячно по установленной форме, дополнительно к вышеуказанным, представлять в АГАТ следующие данные:
- а) наработку воздушного судна (в часах, циклах) за отчётный период,



- б) расшифровку данных средств объективного контроля;
 - в) замечания органов контроля (УВД, авиационной безопасности, инспекции);
- 4.6. Порядок сообщения об авиационных событиях и процедуры оповещения должностных лиц в целях расследования авиационных происшествий и инцидентов изложен в документе «Правила расследования авиационных событий с гражданскими воздушными судами».



ГЛАВА 5. ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВС

- 5.1. Программа технического обслуживания направлена на поддержание летной годности воздушных судов и должна содержать информацию о работах по техническому обслуживанию и периодичности их выполнения. Программа технического обслуживания воздушных судов публикуется Разработчиком типа воздушного судна в виде регламента технического обслуживания, принятого государством регистрации, руководств (инструкций) по технической эксплуатации воздушного судна и двигателя, технических указаний по выполнению работ на авиационной технике, эксплуатационных бюллетеней. Эксплуатант ведет эталонные, контрольные и рабочие экземпляры указанной выше документации в установленном порядке. В соответствующем подразделении АГАТ ведутся экземпляры полномочного органа ГА.
- 5.2. На воздушных судах «восточного» производства в основе программы технического обслуживания применяется метод «проверки по наработке» через определенные интервалы с установлением межремонтных и назначенных ресурсов (сроков службы). Поэтому на этих воздушных судах, по мере накопления опыта эксплуатации типа, применяется индивидуальное продление назначенного, до первого ремонта и межремонтного ресурсов (сроков службы). Решение о продлении ресурсов (сроков службы) принимает Разработчик по согласованию с АГАТ. Решение, как правило, предусматривает увеличение частоты проверок индивидуально по каждому конкретному ВС. Эксплуатант обязан строго соблюдать частоту вновь назначенных проверок.
- 5.3. Для воздушных судов «восточного» производства программа технического обслуживания (регламент) создается Разработчиком и утверждается авиационной администрацией государства Разработчика. В этом случае какого-либо дополнительного утверждения данного регламента технического обслуживания АГАТ не требуется. При использовании регламента технического обслуживания для воздушных судов «восточного» производства Эксплуатант должен постоянно получать от ОКБ и ведущих ТКБ информацию (взаимный обмен на основании договоров) о внесении изменений в регламент и дополнительно совершенствовать регламент технического обслуживания на основе опыта эксплуатации и анализа эффективности регламента технического обслуживания.
- 5.4. Для воздушных судов «западного» производства программа технического обслуживания разрабатывается эксплуатантом в соответствии с программой технического обслуживания Разработчика (MRB, MPD).
- 5.5. «Maintenance Review Board Report» (MRB) является основой, определяющей все виды работ по техническому обслуживанию систем, планера и двигателей воздушных судов и интервалы их выполнения. В этот документ включены работы по техническому обслуживанию, которые определены в процессе сертификации типа воздушного судна (Certification Maintenance Requirements) и являются обязательными для выполнения в процессе технического обслуживания MRB утверждается авиационной администрацией держателя Сертификата типа и служит основой для разработки эксплуатантом собственной программы технического обслуживания воздушных судов.
- 5.6. «Maintenance Planning Data Document» (MPD) предоставляет эксплуатанту необходимую техническую информацию для планирования и подготовки работ по



- техническому обслуживанию, а также для создания собственной программы технического обслуживания. В MPD перечислены:
- а) все работы по техническому обслуживанию, которые определены документом MRB;
 - б) работы, предложенные Разработчиком в силу своей экономической эффективности;
 - в) работы, определяемые комплектацией оборудования воздушного судна. MPD утверждается Разработчиком типа воздушного судна и соответствующей авиационной администрацией;
- 5.7. Эксплуатант обязан обеспечить наличие утвержденной АГАТ программы технического обслуживания, которая используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией.
- 5.8. Программа технического обслуживания должна содержать следующую информацию:
- а) работы по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения с учетом предполагаемого использования воздушного судна;
 - б) когда это применимо, программу поддержания целостности конструкции;
 - в) процедуры изменения предписаний, упомянутых в подпунктах а) и б) выше, или отклонения от них; и
 - г) когда это применимо, описание процедур контроля состояния и программы поддержания надежности систем, агрегатов и силовых установок воздушного судна.
- 5.9. Работы по техническому обслуживанию и их периодичность, установленные в качестве обязательных при утверждении типовой конструкции, указываются в качестве таковых.
- 5.10. Программа технического обслуживания Эксплуатанта должна основываться на информации о программе технического обслуживания, предоставляемой Разработчиком или организацией, ответственной за типовую конструкцию, и любом дополнительном соответствующем опыте.
- 5.11. При разработке программ технического обслуживания эксплуатантом, должны учитываться аспекты человеческого фактора.
- 5.12. Программа технического обслуживания и изменения в действующую программу утверждаются Советом по надежности эксплуатанта и АГАТ.
- 5.13. Для утверждения программы технического обслуживания или изменений в действующую программу эксплуатант представляет в АГАТ следующие данные:
- а) заявление, подписанное руководителем авиапредприятия;
 - б) утверждаемую программу по техническому обслуживанию;
 - в) базовую программу по ТО (MRB, MPD) для воздушных судов «западного» производства;
 - г) результаты анализа эффективности программы по техническому обслуживанию;
 - д) решение Разработчика о внесении изменений в действующую программу по техническому обслуживанию (для воздушных судов «восточного» производства);
 - е) изменения в действующую программу по техническому обслуживанию.



- 5.14. Использовать неутверждённую программу технического обслуживания в процессе технического обслуживания воздушного судна запрещается.
- 5.15. Экземпляры всех поправок к программе технического обслуживания должны незамедлительно направляться всем организациям и лицам, которым была предоставлена программа технического обслуживания.
- 5.16. В АГАТ направляются копии ежемесячных отчетов по надежности и изменения программы технического обслуживания. Также, авиационная администрация может затребовать всю документацию (отчеты, решения, статистические данные и т.д.), которая связана с выполнением программы обеспечения надежности. Эксплуатант направляет в АГАТ уведомления обо всех заседаниях совета по надежности. Инспектора по летной годности АГАТ могут присутствовать на заседаниях совета по надежности и принимать активное участие в процессе развития и контроля выполнения соответствующих программ надежности.



ГЛАВА 6. ОРГАНИЗАЦИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

- 6.1. Составной частью процесса оценки технического состояния воздушного судна, для поддержания его летной годности являются сертификационные требования к организации по техническому обслуживанию, изложенные в Государственных авиационных правилах «АП-145» и в Руководстве «по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора».
- 6.2. К главным критериям, лежащим в основе утверждения организации по ТО АТ, относятся:
- а) организация и управление производством;
 - б) информационное обеспечение;
 - в) инженерно-технический персонал;
 - г) производственная база;
 - д) инженерное обеспечение процессов ТО;
 - е) процессы технического обслуживания;
 - ж) система качества;
 - з) материально-техническое обеспечение;
 - и) финансовое обеспечение.
- 6.3. Организация по ТО АТ должна быть способной постоянно подтверждать соответствие установленным ей сертификационным требованиям



ГЛАВА 7. СИСТЕМА И КОНТРОЛЬ (ГАРАНТИЯ) КАЧЕСТВА

- 7.1. Работы по техническому обслуживанию воздушных судов в целях поддержания его летной годности должны выполняться согласно эксплуатационной документации персоналом с соответствующей подготовкой, в полном объеме и с должным качеством с оформлением требуемой документации, подтверждающей выполнение работ и готовность воздушного судна к полету.
- 7.2. Для выполнения этих требований Эксплуатант создает приемлемую для АГАТ единую систему качества. Принятая система качества может быть описана в виде отдельного «Положения об отделе технического контроля» или «Руководства по качеству», а также являться составной частью «Руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания», и/или «Руководства по процедурам организации по техническому обслуживанию» (если организация по ТО и Р не включена в структуру эксплуатанта).
- 7.3. Основными принципами системы качества являются:
- описание в соответствующих документах всех исполняемых при техническом обслуживании воздушных судов процедур и определение ответственных за их исполнение лиц,
 - постоянный контроль за исполнением процедур;
 - фиксирование выявленных несоответствий;
 - анализ выявленных несоответствий;
 - назначение и выполнение по результатам анализа выявленных несоответствий, корректирующих действий;
 - контроль за выполнением корректирующих действий.
- 7.4. Эксплуатант определяет лицо, ответственное за соблюдение стандартов качества (руководителя службы качества).
- 7.5. Руководитель службы качества подотчетен в своей деятельности только главному инженеру АГАТ (функциональная подчиненность), и назначается на должность руководителем авиапредприятия по представлению начальника АТБ и по согласованию с главным инженером АГАТ.
- 7.6. Руководитель службы качества:
- организует работу службы контроля/гарантии (обеспечения) качества;
 - организует работу группы надежности и анализа эффективности действующей эксплуатационной документации;
 - докладывает непосредственно главному инженеру АГАТ о выявленных в процессе контроля (проверок) несоответствиях;
 - отвечает за создание, рассыпку и внесение изменений в «Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания» и/или «Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию», а также в «Положение об ОУКиТК (ОТК)» или «Руководство по качеству», которое должно быть составной частью вышеназванных руководств;
 - имеет право применять административные меры воздействия к проверяемому персоналу;
 - не имеет права принимать непосредственное участие в процессе технического обслуживания воздушных судов и выполнении корректирующих действий.
- 7.7. Система контроля/гарантии (обеспечения) качества включает в себя:
- систему контроля качества;



- б) систему гарантии (обеспечения) качества.
- 7.8. Система контроля качества представляет собой проведение пооперационного контроля выполнения работ. Эти работы выполняются инженерами ОТК или инженерами смен (как определено Регламентом ТО) и охватывают наиболее сложные операции по регулировке систем ВС и замене компонентов, проводимых в критических системах ВС, а также наиболее ответственные процедуры, такие как:
- а) система управления ВС;
 - б) двигательная система ВС;
 - в) система шасси;
 - г) процедура удаления обледенения с поверхности ВС.
- 7.9. Система гарантии (обеспечения) качества представляет собой постоянное плановое (внеплановое) проведение инспекторских проверок (аудитов). Аудиты выполняются специально подготовленным персоналом (аудиторами) авиапредприятия (внутренний аудит) или аудиторами сторонних организаций (внешний аудит) и охватывают все аспекты деятельности авиапредприятия в сфере технического обслуживания ВС. Цель аудитов - выявление возможных несоответствий между утверждёнными процедурами и их реальным исполнением. По результатам каждого проведённого аудита составляется отчёт, который представляется руководителю эксплуатирующей организации для принятия решения о выполнении корректирующих действий. Внутренние аудиты должны проводиться специалистами подразделений качества не реже одного раза в месяц, с последующим составлением и представлением Руководителю службы качества письменных отчетов, которые в дальнейшем подлежат учету и хранению по типам ВС не менее, чем 12 месяцев с момента составления отчета.



ГЛАВА 8. РУКОВОДСТВА ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

- 8.1 Эксплуатант обязан иметь «Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания», которое содержит:
- заявление о политике, проводимой эксплуатантом в области поддержания лётной годности;
 - список лиц, ответственных за проведение этой политики;
 - описание методов и процедур, принятых эксплуатантом, по контролю выполнения технического обслуживания ВС;
- 8.2 Если эксплуатант имеет одобренную организацию по ТО АТ, то составной частью «Руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания» может быть «Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию». В этом Руководстве в обязательном порядке должны отражаться сведения о персонале, в обязанности которого входит внесение изменений и дополнений в данный документ и четко указан перечень держателей данного «Руководства», которым следует направлять указанные изменения и дополнения в течение обозначенного в «Руководстве» срока.
- 8.3 Организация по ТО АТ обязана обеспечить наличие «Руководства по техническому обслуживанию ВС». Данное «Руководство» определяет следующие основные функции:
- содержит всю необходимую информацию о персонале, подтверждающую его право на выполнение работ по техническому обслуживанию конкретной авиационной техники;
 - содержит необходимую информацию о процедурах, методах и процессах, которые применяются для поддержания лётной годности ВС;
 - служит средством обеспечения летной годности ВС в рамках технического обслуживания, выполняемого организацией по ТО АТ;
 - является одним из доказательных документов, необходимым для утверждения организации по ТО АТ.
- 8.4 «Руководство» используется в качестве инструктивного документа персоналом, занимающимся техническим обслуживанием АТ.
- 8.5 В соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой, Организация по ТО, вправе издавать «Руководство по регулированию технического обслуживания» и «Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию» в формате единого документа. При этом периодические изменения и дополнения данных документов подлежат обязательному направлению всем держателям данных документов в 5-ти дневный срок.



ГЛАВА 9. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА, ЗАНЯТОГО ТО

- 5.1. Организация по ТО АТ должна располагать достаточным количеством специалистов для выполнения предполагаемых объемов работ с высоким уровнем качества технического обслуживания АТ.
- 5.2. Для сохранения профессиональной пригодности специалистов, занятых техническим обслуживанием, организация по ТО АТ обязана иметь и выполнять программу подготовки/переподготовки специалистов, принимая меры к тому, чтобы весь персонал получил первоначальную подготовку и последующие переподготовки с учетом порученных задач и обязанностей. Соответствующая подготовка персонала проводится также в том случае, если организация по ТО АТ планирует применять новые методы ТО, новое оборудование, производить доработки и т.п. Все программы первоначальной подготовки и переподготовки в обязательном порядке должны учитывать аспекты человеческого фактора в соответствии с принципами, изложенными в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Дос. 9683-AN/950) ИКАО.



ГЛАВА 10. НЕОБХОДИМЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

- 10.1. Организация по ТО АТ должна иметь необходимое количество производственных помещений. При этом специализированные мастерские должны быть отделены от административно-хозяйственных помещений.
- 10.2. Для хранения оборудования, инструмента, запчастей и расходных материалов, используемых для ТО ВС, должны быть выделены специальные помещения, с обеспечением в них условий хранения по требованиям разработчика и изготовителя оборудования и компонентов.
- 10.3. Для токсичных и легковоспламеняющихся материалов помещения должны быть отделены от других помещений с поддержанием в них соответствующих условий микроклимата.
- 10.4. В помещении для хранения инструмента и приспособлений, применяемых для ТО должна соблюдаться система гарантирующая наличие постоянной информации о месте нахождения этого инструмента и приспособлений, а также сроках его метрологической поверке.
- 10.5. В помещении для хранения агрегатов и изделий должна применяться маркировка в виде указателей, включая подкрепляемые к агрегатам бирки, которые должны быть разного цвета для исправных, неисправных изделий, изделий находящихся на специальном хранении необходимом для выявления или подтверждения состояния данного изделия, включая надписи «пригоден к эксплуатации», «непригоден к эксплуатации», «подлежащий ремонту», «компоненты ETOPS» и т.п.
- 10.6. Должны быть установлены внутренние процедуры получения, хранения и выдачи разрешений на эксплуатацию материалов и изделий, изложенные в отдельном документе авиапредприятия.
- 10.7. Производственные и специальные помещения, ангарные сооружения и их оборудование должны содержаться в надлежащем техническом состоянии



ГЛАВА 11. ДАННЫЕ, КАСАЮЩИЕСЯ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ И ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

- 11.1. Общие данные, касающиеся технического обслуживания и летной годности ВС и подлежащие постоянному контролю, должны включать:
- а) выполнение требований директив летной годности, обязательных доработок, разовых осмотров и специальных проверок;
 - б) функционирование системы обмена информацией о поддержании летной годности между эксплуатантом, изготовителем и разработчиком ВС а также АГАТ;
 - в) порядок подтверждения летной годности ВС прошедшего ТО и уровень подготовки и квалификации специалистов, подтвердивших летную годность, а также его достаточность (численность) для выполнения возложенных функций;
 - г) проверку ведения бортжурналов и другой пономерной документации.



ГЛАВА 12. КОНТРАКТ И СУБКОНТРАКТ НА ТО ВС

- 12.1. Эксплуатант, не имеющий в своей структуре утвержденной организации по техническому обслуживанию ВС, или имеющей такую организацию, но не допущенную (не сертифицированную) по каким-либо причинам к ТО конкретного типа ВС, может заключать контракт на ТО с любой утвержденной организацией, допущенной к техническому обслуживанию конкретного типа ВС.
- 12.2. В свою очередь, утвержденная организация по ТО и Р может заключить субконтракт с неутвержденной организацией на выполнение определенных работ по ТО, при этом соблюдая следующие обязательные условия:
- а) утвержденная организация по ТО и Р должна сама иметь право выполнять работы, на которые заключен субконтракт и возможность оценить качество работ, выполняемых субподрядчиком;
 - б) ответственность за выполненные работы по субконтракту, приемку и контроль качества сохраняется за утвержденной организацией;
 - в) постоянный контроль полноты и качества выполненных работ, в рамках субконтракта, проводит утверждённая организация по ТО и Р назначенными ответственными должностными лицами.



ГЛАВА 13. РЕГИСТРИРУЕМЫЕ ДАННЫЕ О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ И ИХ ХРАНЕНИЕ

- 10.1. Регистрирование данных о ТО и их хранение осуществляет эксплуатант ВС. Если эксплуатант поручает эту работу организации по ТОиР, то ответственность за достоверность и хранение этих данных сохраняется за эксплуатантом.
- 10.2. Порядок учета и хранения данных о ТО описывается в «Руководстве эксплуатанта по регулированию технического обслуживания» и/или «Руководстве по техническому обслуживанию ВС». К регистрируемым данным о ТО относятся:
- а) наработка ВС (часы, календарное время, циклы) и его агрегатов (изделий) с ограниченным ресурсом (сроком службы) с начала эксплуатации и после последнего ремонта с соблюдением межремонтного (до первого ремонта) и назначенного ресурса (срока службы);
 - б) текущие данные о выполнении доработок (модификаций), директив летной годности, разовых проверок воздушного судна и его основных агрегатов (изделий);
 - в) текущие сведения о выполнении регламентного обслуживания;
 - г) карты-наряды на ТО, которые подробно свидетельствуют о выполнении всех требуемых видов работ при ТО воздушного судна.
- 10.3. Зарегистрированные данные, указанные в п.п. (а-с) хранятся минимум 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего ВС, двигателя и/или компонента.
- 10.4. Данные, указанные в п. (d) хранятся:
- а) по оперативному ТО ВС – в течении 12 месяцев, считая со дня оформления свидетельства о техническом обслуживании;
 - б) по другим видам работ ТО АТ – в течении межремонтного ресурса (или календарного срока службы до ремонта) АТ, считая со дня оформления свидетельства о техническом обслуживании. Если для АТ межремонтный ресурс и срок службы не определены – в пределах максимальной периодичности технического обслуживания, считая со дня оформления свидетельства о ТО.
- 10.5. Уничтожать карты-наряды вместе с приложениями на линейное/оперативное ТО разрешается не ранее, чем через год после их оформления, а карты-наряды (с приложениями) на базовое/периодическое ТО не ранее, чем через 90 дней, после окончательного снятия с эксплуатации и списания соответствующего ВС, двигателя, отдельного компонента (агрегата).



ГЛАВА 14. ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ УДОСТОВЕРЕНИЙ О ГОДНОСТИ ВС К ПОЛЁТАМ

- 14.1. При возобновлении (продлении) удостоверений о годности ВС к полётам должны быть соблюдены следующие правила:
- а) ВС постоянно соответствует конструкции типа, утвержденной государством регистрации или первоначально утверждённой конструкции типа при получении ВС в Туркменистан;
 - б) обслуживание и техническая эксплуатация ВС, производится в соответствии с программой ТО, принятой в гражданской авиации Туркменистана;
 - в) на ВС должны быть выполнены все доработки и проверки, определенные АГАТ в качестве обязательных (директивы ЛГ, разовые проверки и доработочные бюллетени);
 - г) выработавшие ресурс агрегаты и готовые изделия, имеющие ограниченный ресурс (срок службы), заменены;
 - д) допуск к эксплуатации ВС с неработающими системами и комплектующими изделиями, оказывающими существенное влияние на ЛГ, выполняется в соответствии с перечнем минимального оборудования или иным аналогичным документом;
 - е) допуск к эксплуатации ВС с какими либо несоответствиями установленным требованиям осуществляется в соответствии с принятым решением АГАТ;
 - ж) все неустранимые незначительные повреждения находятся в допусках соответствующих технологических указаний;
 - з) имеются все маркировочные знаки и пояснительные надписи, присущие утвержденной конструкции типа ВС;
 - и) масса ВС и центровочные данные соответствуют требованиям государства регистрации, включая при необходимости, данные повторного взвешивания.
- 14.2. На воздушное судно ведется учет следующей информации:
- а) общего времени эксплуатации и после последнего капитального ремонта (для ВС, имеющих в программе эксплуатации капремонт) и всех агрегатов с ограниченным ресурсом (сроком службы) в часах, календарном времени и циклах с соблюдением установленного ресурса (срока службы);
 - б) данных о выполнении доработок, директив летной годности, разовых проверок и капитальных ремонтов ВС и его основных изделий;
 - в) сведений о соответствии всей обязательной информации (эксплуатационные бюллетени и указания) о поддержании ЛГ;
 - г) выполнения регламентного ТО.
 - д) Определение массы и центровки ВС, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Туркменистана выполняется с периодичностью:
 - для ВС взлетной массой более 5700 кг - один раз в 3 года;
 - для ВС взлетной массой 5700 кг и менее - один раз в 4 года.
- Оборудование используемое для перевзвешивания ВС и соответствующие процедуры должны быть одобрены АГАТ. Одобрение оборудования и процедур выражается путем их включения в «Перечень одобренных работ», выдаваемый организации по техническому обслуживанию, вместе с Сертификатом одобрения по АП-14 5 от имени АГАТ.

Руководство по летной эксплуатации обновляется путем внесения утвержденных изменений.

Издание третье	Ревизия: 0	Номер документа: P10.04-001
	Дата ревизии:	Страница 32 из 51



ГЛАВА 15. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОВЕРКИ КАЧЕСТВА ТО

15.1. При проведении комплексной проверки качества технического обслуживания проверяется:

15.1.1. в области общих вопросов качества ТО:

- а) своевременность выполнения технического обслуживания ВС;
- б) регламент (программа) ТО, в которую должны быть внесены все изменения и дополнения;
- в) соблюдение порядка, установленного эксплуатантом (организацией по ТОиР), передачи незавершенного объема работ на ВС из одной рабочей смены в другую;
- г) соблюдение технологических требований при выполнении отдельных операций ТО;
- д) реализация существующего метода контроля полноты и качества выполненных работ;
- е) реализация применяемых противокоррозионных мер и других процессов защитной обработки;
- ж) принимаемые меры по проверке ВС после завершения на нем работ, на предмет недопустимости случайного оставления инструмента и других предметов.

15.1.2. в области данных, касающихся летной годности:

- а) проверяется типовая эксплуатационная документация, внесение изменений и дополнений в нее;
- б) функционирование системы обмена информации о поддержании летной годности ВС между эксплуатантом и разработчиком;
- в) учет и выполнение директив ЛГ, разовых проверок, доработок АТ;
- г) наличие и соответствие допуска персонала ИАС к ТО соответствующей АТ, его количество и возможности обеспечить требуемые объемы работ;
- д) порядок регистрации (учёта) руководств и технической литературы (технического и технологического характера), касающейся летно-технической эксплуатации ВС; ответственность за принятый порядок регистрации и обновление;
- е) порядок хранения документации, связанной с техническим обслуживанием, а так же пономерной и эксплуатационной документации.

15.1.3. в области правил хранения материалов и компонентов в складских помещениях:

- а) проверяется соответствие принятым эксплуатантом и изготовителем требований для складских помещений и условий хранения материалов и компонентов;
- б) раздельное хранение исправных и неисправных агрегатов, изделий запчастей, а также отдельное хранение изделий находящихся в «стадии определения истинного (исправен/неисправнее) состояния»;
- в) наличие необходимой маркировки и цветных бирок;
- г) наличие постоянной информации о месте нахождения инструмента и приспособлений;
- д) наличие информации о метрологической поверке инструмента и приспособлений;



- е) внутренние процедуры выдачи разрешений на эксплуатацию материалов, агрегатов, изделий;
- ж) соблюдение сроков хранения авиатехнического имущества на складах, отметки о консервации и переконсервации.

15.1.4.в области содержания средств ТО:

- а) чистота рабочих помещений и ангарных сооружений;
- б) функционирование специального оборудования;
- в) организация ТО самоходного оборудования;
- г) функционирование вспомогательного производства (сварочного, слесарно-токарного, неразрушающего контроля, малярно-обоечного, взвешивания, метрологического обеспечения и др.).



ГЛАВА 16. УТВЕРЖДЕНИЕ (ОЦЕНКА) И ВЫПОЛНЕНИЕ МОДИФИКАЦИЙ И РЕМОНТОВ

- 16.1. Утверждение или оценка государством модификаций (доработок) и ремонтов авиационного изделия предназначено для того, чтобы избежать нарушений соответствующих стандартов летной годности и окружающей среды.
- 16.2. Исполнение модификаций (доработок) и ремонтов, которые не требуют изменения конструкции ВС и их систем или разборки компонентов ВС и выполняются по бюллетеням, утверждённым авиационной администрацией Разработчика не требует утверждения АГАТ, но оценка их необходима.
- 16.3. Исполнение модификаций (доработок) и ремонтов, требующих изменения конструкции ВС и их систем или разборки компонентов ВС производится только после утверждения АГАТ.
- 16.4. Для утверждения или оценки модификаций (доработок) и ремонтов заявитель должен подготовить и направить в АГАТ следующую документацию:
- а) информацию о предполагаемом выполнении модификации (доработки);
 - б) чертежи и спецификации;
 - в) запись об изменении массы авиационного изделия;
 - г) причины модификации;
 - д) дополнения в ЭД (если меняются эксплуатационные характеристики);
 - е) доработочные бюллетени;
 - ж) решение Разработчика (если требуется).
- 16.5. АГАТ утверждает модификацию (доработку), если представлена необходимая документация и не содержится элементов, отрицательно влияющих на вни.
- 16.6. Ремонт, предназначенный для восстановления авиационного изделия до требуемого уровня летной годности по износу, производится на постоянной основе согласно Руководству по ремонту, изданного Разработчиком и утвержденным государством Разработчика.
- 16.7. В тех случаях, когда ремонт вызван повреждением авиационного изделия, он может содержать индивидуальные решения по отдельным блокам.
- 16.8. Крупный ремонт конструкции ВС (работы по ремонту, которые не отражены в требованиях общей и типовой ЭД) производится по документации, представленной Разработчиком и одобренной АГАТ.



ГЛАВА 17. ХРАНЕНИЕ ДАННЫХ И УЧЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ О МОДИФИКАЦИЯХ И РЕМОНТАХ

- 17.1. Хранение данных о модификациях (доработках) и ремонтах ВС и его основных агрегатов обеспечивают эксплуатант, разработчик модификации, изготовитель ВС и организация ремонта. Хранение таких данных необходимо для использования в качестве источника информации при разработке профилактических мер, если в эксплуатации возникают проблемы с модификацией или ремонтом.
- 17.2. Эксплуатант обязан хранить такие данные как:
- а) дата и место проведения работ;
 - б) доработочные бюллетени;
 - в) технологические карты выполненных работ;
 - г) изменение массы и центровки;
 - д) разрешение на возобновление эксплуатации.
- 17.3. Данные должны храниться как минимум 90 дней, после того как, все ВС (модифицированные и отремонтированные) не будут окончательно сняты с эксплуатации и не списаны.



ГЛАВА 18. СОВМЕСТИМОСТЬ МОДИФИКАЦИЙ (ДОРАБОТОК) И РЕМОНТОВ

- 18.1. Хотя модификации и ремонт каждая в отдельности соответствуют принятым стандартам летной годности, совместное их выполнение может оказать влияние на физические или аэродинамические характеристики, прочность конструкции. Поэтому в целях поддержания лётной годности воздушного судна совместимость любой модификации или любого ремонта являются обязательными условиями при проведении работ.
- 18.2. Ответственность разработчика модификации. Если модификация предусматривает изменение конструкции, разработчик модификации обязан проверить наличие прочих изменений конструкции воздушного судна, которые могут при проведении планируемой модификации неблагоприятно отразиться на летной годности, т.е. проявится несовместимость предполагаемого изменения конструкции.
- 18.3. При анализе причин несовместимости данной модификации с другой модификацией или другого ремонта, разработчик должен немедленно сообщить эксплуатанту и в АГАТ и предложить соответствующие меры. При этом АГАТ при необходимости издаёт директиву летной годности, предусматривающую принятие мер по устранению недостатков на измененных изделиях.
- 18.4. Директивы летной годности изданные АГАТ, могут быть в виде приказа или указания подписанного начальником АГАТ или его заместителем.
- 18.5. Ответственность ремонтной организации. В целях исключения возможной несовместимости модификаций и ремонта, ремонтная организация обязана проверить учетную документацию ВС и само ВС для определения выполненных ранее других модификациях. О любых проблемах несовместимости с другими модификациями и ремонтами, ремонтная организация обязана информировать эксплуатанта (или владельца), который должен принять соответствующее решение.
- 18.6. Ответственность эксплуатанта. Эксплуатант несёт полную ответственность за обеспечение совместимости всех модификаций и ремонтов, выполненных на воздушных судах. При этом эксплуатант, заключающий договор на выполнение модификации или ремонта ВС, обязан предоставить ремонтной организации информацию о всех доработках (модификациях) этого ВС, позволяющую проверить совместимость.
- 18.7. Любые вопросы несовместимости доработок должны устраняться путем консультации с разработчиком и АГАТ и получить, в конечном итоге, одобрение АГАТ.



ГЛАВА 19. ЦЕЛОСТНОСТЬ КОНСТРУКЦИИ

- 19.1. Сохранение целостности конструкции ВС обеспечивается программой ТО соответствующего типа, включающей регламенты, технологии, инструкции по эксплуатации и ремонту, которые разрабатывает организация, ответственная за конструкцию типа (Разработчик). По мере эксплуатации ВС, накопления наблюдений и эксплуатационного опыта, программа ТО постоянно подвергается изменению. Ответственность за разработку изменений к программе ТО несут совместно Разработчик (ответственная организация за конструкцию типа) и эксплуатант путем постоянного обмена информацией по состоянию эксплуатируемой АТ и принятия мер по сохранению целостности конструкции в течение всего эксплуатационного ресурса (срока службы).
- 19.2. Непрерывность оценки целостности конструкции ВС основана на анализе фактического состояния конструкции, включая данные по доработкам (модификациям), использования неразрушающих методов контроля и проверку элементов конструкции с частичной или полной разборкой, разовых и выборочных проверок конструкции стареющих ВС, а так же их коррозионного состояния.
- 19.3. Выявление и устранение очагов коррозии производится по методам, опубликованным в технологиях ремонта и технического обслуживания типа ВС с применением, в необходимых случаях, материалов и веществ, замедляющих коррозию.
- 19.4. В зависимости от выявленных в ходе ТО коррозионных повреждений конструкции и в целях поддержания летной годности ВС, необходимо реализовать одну из следующих процедур:
- а) если повреждение конструкции вследствие коррозии не выходит за рамки ограничений, оговоренных действующей ЭТД, очаг коррозии необходимо устранить, применяя соответствующие технологические указания и инструкции. Периодичность контроля такой зоны определяется действующей программой ТО;
 - б) если коррозионное повреждение требует профилактического ремонта конструкции, выходящей за рамки ограничений, предусмотренных эксплуатационной и типовой документацией для данного типа ВС, то очаг коррозии необходимо устранить по документации, представленной Разработчиком и согласованной с АГАТ. Периодичность контроля указанной зоны может быть чаще, чем предусмотрено регламентом ТО. Эксплуатант обязан провести внеочередную проверку типовой зоны на всех эксплуатируемых им ВС данного типа;
 - в) если коррозионное повреждение конструкции вызвано случайным попаданием на нее агрессивных веществ, то восстановление конструкции необходимо провести, в зависимости от фактического результата воздействия агрессивного вещества на конструкцию, в соответствии с рекомендациями Разработчика и установлением периода повторного контроля.
- 19.5. Эксплуатант обязан вести учёт данных о коррозионных повреждениях каждого конкретного ВС и методах их устранения. Кроме того, эксплуатант обязан разрабатывать, по результатам проведённого им анализа, процедуры контроля за повреждёнными зонами и вносить, при необходимости, соответствующие изменения в программу ТО, после получения одобрения АГАТ.



ГЛАВА 20. УСЛОВИЯ ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВС ПРИ ПРЕВЫШЕНИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ В ПОЛЕТЕ

- 20.1. Эксплуатант устанавливает порядок расшифровки и использования средств объективного контроля, которые позволяют выявить превышение в полете основных эксплуатационных ограничений, влияющих на летную годность.
- 20.2. Программа ТО предусматривает контроль ВС, в случае превышения эксплуатационных ограничений в полете, на вероятность остаточных деформаций и дефектов. Поддержание летной годности при этом решается либо заменой части конструкции, получившей остаточную деформацию, либо реализацией отдельного решения Разработчика, если получившая остаточную деформацию часть конструкции не может быть заменена в условиях эксплуатации, но возможна в других условиях. В любом случае, независимо от причин и последствий полученного воздушным судном превышения эксплуатационных ограничений, эксплуатант обязан срочно информировать об этом главную инспекцию по безопасности полетов и отдел летной годности АГАТ и Разработчика типа с указанием даты, номера ВС, принадлежности, наработку с начала эксплуатации (после последнего ремонта), причин и последствий, предлагаемого способа восстановления летной годности.



ГЛАВА 21. СОГЛАШЕНИЯ ОБ АРЕНДЕ ВС

- 21.1. При заключении соглашения об аренде ВС, эксплуатант должен представить в АГАТ следующую информацию:
- а) точное указание реквизитов арендатора и арендодателя;
 - б) указание типа ВС, его регистрационного и серийного номера;
 - в) точное указание сроков аренды;
 - г) конкретное указание лица, осуществляющего контроль за эксплуатацией ВС;
 - д) указание государства регистрации и норм летной годности, на основании которых будет осуществляться ТО;
 - е) конкретное указание о распределении обязанностей между арендатором и арендодателем по выполнению технического обслуживания в соответствии с нормами летной годности;
 - ж) конкретное указание о распределении обязанностей между арендатором и арендодателем по ведению учетной документации, касающейся технического обслуживания ВС;
 - з) конкретное указание используемой программы ТО и контроля в процессе ТО.
- 21.2. АГАТ даёт разрешение на заключение договора аренды в соответствии с процедурами, изложенными в «Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора».
- 21.3. При работе ВС в аренде эксплуатант представляет в АГАТ информацию о поддержании лётной годности в соответствии с главой 4 настоящего документа.



ГЛАВА 22. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ ПОЛЁТЫ ETOPS

- 22.1. Полеты увеличенной дальности самолетов с двумя газотурбинными силовыми установками осуществляются только в том случае, если АГАТ выдала эксплуатанту конкретное разрешение на производство таких полетов.
- 22.2. При этом эксплуатант должен представить в АГАТ документацию, подтверждающую:
- а) сертификацию данного типа ВС для полётов по ETOPS,
 - б) надежность двигательной системы,
 - в) порядок технического обслуживания,
 - г) практику производства полетов, порядок выпуска самолетов в полет,
 - д) программу подготовки экипажей,
 - е) программу подготовки ИТС
 - ж) все другие необходимые документы.
- 22.3. Эксплуатант должен обеспечить общий уровень безопасности производства полётов с учетом каждого конкретного маршрута, по которому будут выполняться полеты, а также ожидаемых эксплуатационных условий и расположение соответствующих запасных аэродромов на маршруте.
- 22.4. Программа ТО самолетов, выполняющих полёты ETOPS. Действующая программа ТО конкретного типа самолета должна быть составлена таким образом, чтобы предусмотреть исключение возможности проявления персоналом ИАС таких ошибок, которые могут иметь опасные и катастрофические последствия при выполнении полетов увеличенной дальности (например, замену топливорегулирующей аппаратуры и заправку маслом на обоих двигателях одним и тем же лицом).
- 22.5. Утвержденная программа должна иметь четкое определение процедур ТО и проверок надежности работы критических систем и агрегатов с целью предотвращения их отказов в полете.
- 22.6. По ведению бортовых журналов должен быть предусмотрен порядок их просмотра и заполнения в целях обеспечения надлежащего выполнения процедур, предусмотренных MEL - отложенных видов работ и соблюдение порядка проверки систем.
- 22.7. Каждый эксплуатант должен разработать руководство, предназначенное для исполнения персоналом, связанным с подготовкой и выполнением полётов ETOPS. Основой для разработки «Руководства по техническому обслуживанию при выполнении полётов ETOPS» служат рекомендации, изложенные в циркуляре FAA AC-120-42A. В руководстве должны быть определены все требования к ETOPS, включая процедуры, предусмотренные дополнительными программами, а также обязанности персонала и рамки его ответственности. Все эти требования должны подвергаться постоянному анализу и, при необходимости, пересмотру и изменениям.
- 22.8. Программа контроля за расходом масла должна учитывать рекомендации Разработчика силовых установок и предусматривать незамедлительное реагирование на тенденции, связанные с изменением расхода масла. Количество дозаправляемого масла в аэропортах вылета самолетов, выполняющих полёты ETOPS, должно рассматриваться в увязке со средним эксплуатационным расходом.



- Контроль должен носить непрерывный характер и учитывать количество масла, дозаправляемого в аэропорту вылета.
- 22.9. Если для выполнения полётов ETOPS предусматривается использование ВСУ, то ее расход масла также следует учитывать в указанной программе.
- 22.10. Контроль состояния двигателей ведется в соответствии с программой Разработчика, включающей регистрацию и хранение таких данных, как температура выходящих газов, обороты роторов компрессора, давление топлива и масла, температура масла, время работы для сравнения с допустимыми пределами и определения тенденций их изменения.
- 22.11. Необходимо иметь систему регистрации параметров, рассчитанную на продолжительность всего полета ВС с одним отказавшим двигателем до запасного аэродрома с тем, чтобы проконтролировать параметры работающего двигателя с целью определения фактов превышения параметров сверх установленных пределов.
- 22.12. В контроле состояния двигателя важную роль играет учет наработки в часах и циклах с начала эксплуатации и после последнего ремонта.
- 22.13. Программой контроля должны быть установлены критерии состояния двигателя, при которых двигатель отстраняется от эксплуатации.
- 22.14. Порядок и контроль устранения отказов или дефектов на ВС устанавливается эксплуатантом в «Руководстве по техническому обслуживанию при выполнении полётов ETOPS» и предусматривает процедуры ввода в строй ВС при выявлении на нем дефектов и отказов двигателя, систем и компонентов ВС. Руководством устанавливается ответственность персонала по ТО за качество устранения отказов и дефектов, а также за разработку необходимых мероприятий и принятия решений.
- 22.15. Эксплуатант разрабатывает отдельную программу по обеспечению надежности АТ при выполнении полётов ETOPS или издаёт ее в качестве приложения к действующей программе.
- 22.16. Основной целью программы должно быть своевременное выявление и устранение проблем ETOPS. Программа должна быть ориентирована на отказы АТ, серьезно влияющие на безопасный исход полетов, и включать процедуры информации по ним.
- 22.17. Помимо постоянной (плановой) информации эксплуатант обязан направлять Разработчику и в АГАТ следующие сведения:
- а) случаи выключения двигателей в полете;
 - б) случаи вынужденной посадки или ухода на запасной аэродром;
 - в) самопроизвольное изменение мощности двигателей;
 - г) отказы других критических систем;
 - д) любых иных отказах, оказывающих исключительно неблагоприятное влияние на выполнение полётов ETOPS.
- 22.18. По каждому случаю эксплуатант принимает необходимые меры для поддержания летной годности ВС.
- 22.19. Ежемесячно эксплуатант должен представлять Разработчику и в АГАТ сведения по всему парку эксплуатируемого типа ВС, выполняющих полёты ETOPS, об оценке двигательных систем и в том числе:



- а) суммарную наработку двигателей за указанный период;
 - б) среднюю частоту выключения двигателей в полете независимо от причин;
 - в) среднюю частоту снятия двигателей с эксплуатации.
- 22.20. Если по этим сведениям выявляется неблагоприятная устойчивая тенденция, то эксплуатант и Разработчик обязаны принять корректирующие меры или ввести ограничения по ETOPS.
- 22.21. Подготовка персонала по техническому обслуживанию при выполнении работ по ETOPS производится по программе, являющейся составной частью общей программы освоения персоналом типа ВС по его технической эксплуатации.
- 22.22. Особенностью подготовки персонала для ТО ВС, выполняющих полёты ETOPS, является обязательное освоение ИТС специфического характера требований к ТО таких воздушных судов.
- 22.23. Ни один специалист не может быть допущен к техобслуживанию до тех пор, пока удовлетворительно не выполнит, под контролем сертифицированного специалиста, те виды работ, которые предусматривается выполнять данным специалистом и, которые, будут отражены в его свидетельстве.
- 22.24. Контроль за использованием запчастей при выполнении полетов ETOPS проводится по программе, разработанной эксплуатантом. Программа должна предусматривать наличие на складах эксплуатанта перечня неснижаемого запаса кондиционных запчастей, агрегатов, изделий и материалов, а так же периодическую проверку состава запчастей и материалов и соблюдение условия их хранения, выдачи на ВС, выполняющих полеты ETOPS.



ГЛАВА 23. АУТЕНТИЧНОСТЬ И РАБОТОСПОСОБНОСТЬ КОМПОНЕНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- 23.1. Утвержденные компоненты ВС – это компоненты, отвечающие утвержденным для данной составной части конструкторской документации, которые изготовлены и впоследствии проходили ТОиР в соответствии с требованиями государства разработчика, государства изготовителя, либо государства регистрации соответственно.
- 23.2. Стандартные компоненты, например, крепежные элементы, рассматриваются в качестве утвержденных компонентов, если они изготовлены в соответствии с принятыми национальным и/или отраслевыми стандартами, и на них есть ссылки в типовой конструкторской документации рассматриваемого ВС.
- 23.3. Компоненты, не отвечающие критериям, указанным в пункте 23.1., считаются неутвержденными. К неутвержденным компонентам также относятся восстановленные ненадлежащим образом составные части, к которым могут относиться:
- а) компоненты, поставленные непосредственно их пользователю субподрядчиком, не наделенным такими правами;
 - б) компоненты, прошедшие ТОиР и допущенные к дальнейшей эксплуатации лицом или организацией, не наделенными такими правами;
 - в) компоненты, ТОиР и соответствующая документация которых проводились не в соответствии с требованиями;
 - г) компоненты, выработавшие общий срок службы и/или назначенный ресурс включая, в необходимых случаях, срок хранения.
- 23.4. Важным элементом любой системы, предназначенной для гарантии установки на ВС только утвержденных компонентов, является подготовка документации, обеспечивающей письменное подтверждение приемлемости компонента. Этот процесс должен предусматривать предоставление в отношении рассматриваемого компонента всей необходимой информации, которая будет достаточна для того, чтобы потенциальный установщик мог легко определить состояние части.
- 23.5. Такая документация будет содержать следующую информацию:
- а) полномочия на ее выпуск;
 - б) идентификационное обозначение (номер) для обеспечения прослеживаемости;
 - в) название, адрес и номер утверждающего документа выпускающей организации;
 - г) номер заказа, контракта или счета-фактуры;
 - д) количество, описание, номер компонента и, в необходимых случаях, серийный номер;
 - е) соответствующая информация относительно каких-либо ограничений срока эксплуатации, соответствия или не соответствия любым директивам полетной годности и т.д.;
 - ж) подпись и номер удостоверения лица, выпускающего документ;
 - з) указание о том, является ли компонент новым или бывший в употреблении.
- 23.6. Любой компонент без вышеуказанных сопроводительных документов должен рассматриваться как неутвержденный.
- 23.7. Меры предосторожности против случайной приемки неутвержденных компонентов воздушных судов. Документальное подтверждение соответствия требованиям процесса утверждения само по себе не дает гарантии предотвращения



установки неутвержденных компонентов ВС, если первоначальный поставщик таких частей представляет заведомо ложную информацию или иным образом пытается ввести в заблуждение.

- 23.8. Необходимо всегда принимать дополнительные меры, предусматривающие заблаговременное предупреждение о неутвержденных компонентах ВС до выдачи разрешения на их установку. В таких случаях основным средством защиты является эффективная, хорошо информированная и постоянно бдительная система работы в области заказов и поставок компонентов ВС, которая путем проведения проверок и представления отчетов устанавливает приемлемый уровень доверия к ее поставщикам компонентов и которая:
- а) обеспечивает постоянное сравнение заказанных и поставленных компонентов ВС;
 - б) оперативно предупреждает о любых несанкционированных изменениях в сопроводительной документации и неспособности поставщика представить требуемую документацию;
 - в) проявляет осторожность, если заявленная цена компонента ВС значительно ниже цен, заявленных другими поставщиками;
 - г) проявляет осторожность, если срок поставки значительно меньше, заявленного другими поставщиками;
 - д) имеет информацию о методах упаковки компонентов ВС, используемых утвержденными изготовителями частей, организациями по ТОиР и розничными торговцами и может выявить отклонения от этих методов.
- 23.9. Организации, в частности утвержденные организации по ТОиР и эксплуатанты, должны обеспечивать, чтобы весь персонал, имеющий отношение к компонентам ВС, включая особенно лиц, занятых в сфере поставок, хранения на складах, механиков и допускающий персонал, был в полной мере информирован об опасности, создаваемой неутвержденными компонентами, а также об их вероятных источниках. Такой персонал должен иметь исчерпывающую информацию о доступе к любым базам данных о неутвержденных компонентах. Утвержденным организациям по ТОиР и эксплуатантам необходимо также обеспечивать, чтобы их поставщики компонентов были полностью интегрированы в систему обмена информацией, при этом необходимо периодически проводить проверки персонала с целью убедиться в том, что все не утратили бдительности в отношении данной проблемы.
- 23.10. Системы, используемые конечными пользователями для представления информации держателям сертификатов типа и полномочным органам, предназначены для широкого распространения предупреждений о выявлении неутвержденных компонентах ВС с тем, чтобы незамедлительно информировать об этом эксплуатантов аналогичного оборудования. Учитывая ожидаемую случайность появления неутвержденных компонентов, такая информационная система должна быть легко доступной в любое разумное время. Из этого следует, что необходимо широко распространять сведения о такой информационной системе (и в целом о программах в данной области).
- 23.11. Для того, чтобы почерпнуть максимально возможный объем информации из сообщения о предполагаемом неутвержденном компоненте, необходимо установить стандартную форму представления таких данных. Требуемая информация будет включать: описание компонента, сведения об источнике поставки, чертежный номер компонента и (при необходимости) серийный номер,



сведения о характерных цветах окраски, о маркировке, размерах и особенностях, свойственных неутвержденным компонентам, которые позволяют отличить их от подлинных изделий, а также определить характер любой сопроводительной документации.

- 23.12. В любой момент при появлении подозрений в отношении компонентов ВС, а также сопроводительная документация должны немедленно изолироваться до тех пор, пока соответствующий орган не убедится в аутентичности данных компонентов.
- 23.13. Некоторые сообщения о подозрительных неутвержденных компонентах в конечном счете окажутся ложными по мере поступления дополнительной информации в виде подтверждающей документации и т.д. Эффективная система представления информации должна учитывать такие ложные сигналы и затрачиваемые на них усилия, исходя из понимания того, что препятствование им может в итоге привести к утрате правдивой информации.
- 23.14. Для учета данных и обеспечения возможности простой обработки сообщений о подозрительных неутвержденных компонентах ВС потребуется сравнительно простая база данных, предпочтительно организуемая с помощью компьютера. Должна обеспечиваться возможность такого запроса в этой базе данных, чтобы путем доступа по ключевому слову можно было легко определить любую общую нить в полученных сообщениях. Сама такая база данных может представлять собой специальную систему или часть гораздо более общей системы сбора информации об эксплуатационных событиях.
- 23.15. Учитывая международный характер авиационной деятельности и, в частности, известный международный характер изготовления и распространения неутвержденных составных частей и компонентов ВС, очевидным преимуществом является возможность связать между собой национальные базы данных, поскольку беспрепятственный перекрестный обмен информацией имеет важное значение для успешной борьбы с данной проблемой.
- 23.16. ВС, снятые с эксплуатации, часто используются в качестве источника запасных частей, такая практика иногда называется «разборкой на составные части». Эти компоненты, хотя они и являются работоспособными в момент постановки ВС на хранение, могут подвергаться отрицательному влиянию условий хранения, включая, в частности, условия окружающей среды и срок хранения.
- 23.17. Важно, чтобы процесс снятия составных частей и компонентов планировался и контролировался, по возможности, аналогично той практике, которая принята при постоянном выполнении работ по ТОиР на эксплуатируемом ВС. Необходимо, в частности, учитывать следующие аспекты:
- а) способ снятия компонентов должен предусматривать использование обычной документации по ТОиР (например, руководства по технической эксплуатации) и предписанных инструментов;
 - б) должно быть в наличии оборудование для обеспечения надлежащего доступа;
 - в) при выполнении работ на открытом воздухе разборку следует прекращать при плохой погоде;
 - г) все работы должны выполняться персоналом по ТОиР, обладающим надлежащей квалификацией;
 - д) на все разомкнутые соединения должны быть установлены заглушки;
 - е) в непосредственной близости к месту работ должна быть оборудована защищенная и закрытая зона «изолятор» для хранения снятых компонентов.



- 23.18. Оценку состояния и возобновление, в конечном счете, эксплуатации каждого снятого компонента ВС надлежит производить в должным образом утвержденной организации. Объем работ, который потребует выполнить для возобновления эксплуатации данной составной части, может, в зависимости от вышеупомянутых, колебаться от простого внешнего визуального осмотра до полной переборки.
- 23.19. В случае, когда ВС попало в авиационное происшествие, право на спасенное имущество может перейти от застрахованного владельца к другим лицам (например, страховщикам ВС) и эти спасенное имущество может быть выставлено на продажу либо полностью, либо в виде отдельных комплектующих изделий ВС в том состоянии «как они есть и где они находятся» («as is, where is»). Хотя некоторые изделия могут в целом не пострадать в результате авиационного происшествия или инцидента, послужившего причиной объявления ВС спасенным имуществом, важно получить ясное доказательство того, что они действительно не пострадали. Если такое доказательство получить невозможно, то данное изделие не может быть возвращено в эксплуатацию.
- 23.20. В связи с этим, прежде чем рассматривать вопрос о переборке и повторной установке, все такие изделия должны пройти компетентную оценку и проверку в свете адекватного понимания обстоятельств авиационного происшествия, условий последующего хранения и транспортирования, а также с учетом сведений о предшествующей эксплуатации, полученных из имеющих силу зарегистрированных данных о летной годности. Важное значение имеет подтверждение такой оценки в виде выдачи свидетельства о летной годности (airworthiness release).
- 23.21. В частности, если ударная нагрузка достаточна для того, чтобы была превышена расчетная прочность какого-либо компонента, то вероятно сохранение остаточных напряжений, которые могут снизить фактическую прочность элемента или иным образом ухудшить его функции. Нагрузки, превышающие указанную, могут вызвать трещину элемента, что может оказаться даже более опасным. Кроме того, снижение прочности может быть вызвано изменением характеристик материала вследствие перегрева при пожаре. В связи с этим чрезвычайно важно установить отсутствие трещин, деформации или перегрева изделия. Может оказаться трудным оценить степень деформации, если не известны точные первоначальные размеры, и единственный возможный в этом случае вариант заключается в отбраковке данного изделия. Любое предположение о перегреве должно стать основанием для проведения лабораторных исследований по выявлению существенных изменений свойств материала.
- 23.22. Лица, занимающиеся утилизацией негодных компонентов, составных частей и материалов ВС, должны рассматривать возможность неправомерного представления таких составных частей и материалов в качестве годных и их последующей продажи в качестве работоспособных. Следует принимать меры предосторожности, беспечивающие такой контролируемый процесс утилизации перечисленных ниже составных частей и материалов, который не позволит возобновить возвращение в эксплуатацию:
- компонентов с неремонтируемыми дефектами вне зависимости от того, видимы они или не видимы невооруженным глазом;
 - компонентов, которые не отвечают техническим требованиям, предусмотренным утвержденной конструкторской документацией, и не могут



- быть приведены в соответствие с применимыми к ним техническими требованиям;
- в) компонентов, составных частей и материалов, последующая обработка или восстановление которых не могут дать права на их сертификацию в соответствии с утвержденной системой;
 - г) компонентов, которые подверглись неприемлемым модификации или восстановлению, которые невозможно исправить;
 - д) компонентов с ограниченным сроком эксплуатации, которые достигли или превысили установленные для них ограничения ресурса или срока службы, либо в отношении которых отсутствуют зарегистрированные данные или такие данные являются неполными;
 - е) компонентов, летная годность которых не может быть восстановлена вследствие воздействия чрезмерных нагрузок или нагрева;
 - ж) основных силовых элементов конструкции, снятых с отработавшего большое число полетных циклов ВС, соответствие которых обязательным требованиям, применяемым к стареющим ВС, не может быть обеспечено.
- 23.23. Предназначенные к списанию составные части должны всегда отделяться от работоспособных частей и при окончательной утилизации должны разрушаться, либо на них должна наноситься четкая не удаляемая маркировка. Эти операции должны осуществляться таким образом, чтобы данные составные части стало невозможно использовать по их первоначальному целевому назначению, при этом также должна исключаться возможность их восстановления или маскировки с целью придания им внешнего вида работоспособных частей.
- 23.24. В случае, когда предназначенные к списанию компоненты и составные части передаются для законного применения, не связанного с выполнением полетов, например, для использования при обучении в качестве учебных пособий, для проведения исследований и разработок, либо для использования не в авиации, разрушение зачастую является неуместным. В таких случаях указанные составные части должны иметь постоянную маркировку, которая указывает на их неработоспособность, в противном случае, можно удалить первоначальный номер составной части или заводскую маркировочную табличку, либо вести документальный учет передачи таких составных частей.



ГЛАВА 24. ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ (MEL)

- 24.1. Основным назначением MEL является разрешение безопасной эксплуатации воздушного судна с неработающими системами или оборудованием в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования.
- 24.2. Эксплуатанты должны представлять подготовленные ими MEL, которые утверждаются АГАТ, для включения в свои руководства, с тем, чтобы соответствующим образом их использовать и руководить летным и наземным персоналом. Каждый MEL должен подготавливаться с учетом конкретной конфигурации ВС, авиадвигателей, обслуживаемых данным эксплуатантом маршрутов и установленных им процедур, а также указанных в Основном (типовом) перечне минимального оборудования (MMEL) ограничений. Действующий MMEL и поправки к нему на каждое выпущенное судно могут быть получены у изготовителя воздушного судна или Авиационной Администрации, сертифицировавшей данное судно государства изготовителя, для того чтобы разрабатывать и обновлять собственный MEL эксплуатанта.
- 24.3. При разработке MEL необходимо учитывать, что продолжение полета при неработающем оборудовании возможно только в тех случаях, когда отказ такого оборудования не нарушает пригодность к полетам ВС применительно к данному полету. Могут быть определены условия (с помощью ограничений, процедур и возможных изменений), при которых неработающее оборудование не создает угрозу безопасности полета ВС. В отношении всех видов оборудования, связанного с летной годностью, но не включенного в перечень, действует требование о том, чтобы оно находилось в состоянии пригодном для выполнения полетов.
- 24.4. MEL может являться частью РЛЭ или представлять собой отдельное издание, находящееся на борту ВС. В руководстве должны содержаться правила полета по маршруту, а также аэронавигационные и связанные процедуры, подлежащие применению в случае продолжения полета при отказе какого-либо вида оборудования во время полета по маршруту. Кроме того, в руководстве должны содержаться требования и процедуры, определяющие порядок обращения с отказавшим оборудованием.
- 24.5. Эксплуатант несет ответственность за осуществление необходимого оперативного контроля, чтобы не допустить отправления ВС при наличии нескольких отказавших частей, включенных в MEL, без должной ответственности в том, что характер взаимосвязи между отказавшими системами или компонентами не приведет к снижению уровня безопасности и/или чрезмерной рабочей нагрузке экипажа.
- 24.6. MEL не предназначен для обеспечения продолжительной эксплуатации ВС при наличии отказавших частей, включенных в перечень. В случае отказа частей, включенных в MEL, эксплуатант должен произвести ремонт на первой базе, где можно отремонтировать отказавшую часть или заменить ее, однако в любом случае, ремонт должен быть произведен по окончании полета в базовом аэропорту.
- 24.7. Основой для разработки индивидуальных MEL эксплуатанта являются:
- Основной (типовой) перечень минимального оборудования (MMEL);
 - руководство по процедурам выпуска ВС в полет с неисправностями (DDG, DDPG);



- в) рекомендации разработчика (изготовителя);
 - г) политика и стандарты эксплуатанта.
- 24.8. MEL, разработанный эксплуатантом, представляется на согласование специалистам АГАТ:
- а) главной инспекции по безопасности полетов;
 - б) отдела технической эксплуатации и летной годности;
 - в) отдела летной эксплуатации;
 - г) отдела управления воздушным движением.
- 24.9. MEL эксплуатанта рассматривается и оценивается по следующим критериям:
- а) нет ничего менее ограничивающего, чем MMEL;
 - б) нет ничего противоречащего руководству по летной эксплуатации (AFM);
 - в) ничего не нарушает Директивы летной годности (AD);
 - г) процедуры, указанные в MEL являются адекватными;
 - д) определен процесс управления над использованием и контролем MEL;
 - е) существует подходящее тренировочное расписание;
 - ж) существуют подходящие для использования руководства.
- 24.10. MEL утверждается руководителем эксплуатанта и одобряется руководителями соответствующих отделов АГАТ.



ГЛАВА 25. ПЕРЕЧЕНЬ ОТКЛОНЕНИЙ ОТ КОНФИГУРАЦИИ (CDL)

- 25.1. Перечень допустимых отклонений в конфигурации ВС (Configuration Deviations List) включает внешние составные части (люки, обтекатели, панели и др.), которые могут быть временно утрачены и при этом не препятствуют вылету.
- 25.2. CDL разрабатывается организацией, ответственной за типовую конструкцию (разработчиком) определенного типа ВС и утверждается государством разработчика (в составе Летного руководства/AFM или как приложение к нему).
- 25.3. CDL обычно связан с особыми условиями, эксплуатационными ограничениями и эксплуатационными процедурами.
- 25.4. Основным назначением CDL является разрешение безопасной эксплуатации воздушного судна с отсутствующими или поврежденными вторичными элементами внешней конструкции фюзеляжа и силовой установки.
- 25.5. CDL может являться частью MEL, РЛЭ или представлять собой отдельное издание, находящееся на борту ВС. В перечне должны содержаться правила полета по маршруту, а также аэронавигационные и связные процедуры, подлежащие применению в случае продолжения полета при отсутствии какого-либо элемента во время полета по маршруту. Кроме того, в перечне должны содержаться требования и процедуры, определяющие порядок эксплуатации с отсутствующими или поврежденными элементами.
- 25.6. Эксплуатант несет ответственность за осуществление необходимого оперативного контроля, чтобы не допустить отправления воздушного судна при отсутствии или повреждении нескольких элементов, включенных в CDL, без должной ответственности в том, что характер взаимосвязи между ними не приведет к снижению уровня безопасности и/или чрезмерной рабочей нагрузке экипажа.
- 25.7. CDL не предназначен для обеспечения продолжительной эксплуатации воздушного судна при наличии отсутствующих, или поврежденных элементов включенных в перечень. В случае отсутствия (повреждения) включенных в CDL элементов, эксплуатант должен произвести ремонт на первой базе, где можно отремонтировать или заменить элемент, однако в любом случае, ремонт должен быть произведен по окончании полета в базовом аэропорту.