

**АДМИНИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**



**РУКОВОДСТВО
ИНЖЕНЕР-ИНСПЕКТОРА ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ**

Издание четвертое

Ашхабад 2019 г.

Лист регистрации изменений и дополнений

№ Изменения/ дополнения	Дата		Внесено
	Применения	Внесения	

СОДЕРЖАНИЕ

Лист внесения изменений и дополнений.....	1
Содержание	2
1. Введение.....	3
2. Материалы.....	3
3. Общие сведения об ОЛГ	3
4. Требования к квалификации инженер-инспектора летной годности	4
5. Первоначальное обучение инженер-инспекторов летной годности	5
6. Подготовка на рабочем месте (ОЛТ).....	7
7. Управление файлами	8
8. Инструктивный материал по проведению инспекций	9
9. Инспекторский отчёт	11
10. Инспекторское предписание.....	12
11. Инспекция качества технического обслуживания ВС в зарубежных аэропортах	13
12. Технология проведения инспекции	13
13. Инспекция подготовки к вылету ВС из базового аэропорта Туркменистана.....	15
14. Технология проведения инспекторской проверки ВС.....	15
15. Инспекция ВС зарубежных авиакомпаний	16
16. Техническая библиотека и архив отдела	16
<i>Приложение 1</i>	18
<i>Приложение 2</i>	19

1. Введение.

Настоящее «Руководство инженер-инспектора лётной годности» (далее Руководство) описывает организацию работы инженера-инспектора отдела лётной годности и предназначено для упорядочения организации работы инженеров-инспекторов отдела и выполняемых процедур.

2. Материалы.

1. Воздушный кодекс Туркменистана.
2. Положение об Управлении стандартов безопасности полетов Агентства «Туркменховаеллары».
3. Дос 8335-AN/879 «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора» (Часть 1, гл. 6)

3. Общие сведения об Отделе лётной годности.

Отдел лётной годности (далее - ОЛГ) входит в состав Администрации гражданской авиации Туркменистана и осуществляет в пределах своей компетенции надзор за безопасностью полетов и поддержанием лётной годности гражданских воздушных судов Туркменистана.

Численность инженер-инспекторов лётной годности в государстве определяется исходя из количества эксплуатантов действующих в стране, и зависит от количества воздушных судов эксплуатантов. При этом в соответствии с международной практикой при расчете количества инженер-инспекторов исходными принято считать следующие данные: 1 (один) инженер-инспектор лётной годности на 10 воздушных судов или 2 типа ВС. Государственные инженер-инспекторы лётной годности должны иметь соответствующую квалификацию и иметь соответствующие знания, опыт, первоначальное и текущее обучение и обучения в рабочих условиях для выполнения порученных им задач.

В качестве инженер-инспекторов лётной годности могут использоваться два типа специалистов, опытные, имеющие лицензию по техническому обслуживанию и более низкий уровень академических квалификаций, но высокий уровень практический опыт в работе и молодые специалисты имеющие небольшой опыт практической работы но обладающие дипломом и квалификацией инженера.

Задачи и обязанности, возлагаемые на ОЛГ:

- 1) Рассмотрение и работа с заявками на выдачу сертификатов лётной годности, продление сертификатов лётной годности и признание действительными иностранных сертификатов лётной годности;
- 3) Инспектирование ВС на предмет выдачи, продления и признания действительными сертификатов лётной годности;
- 4) Совместная работа с Отделом сертификации авиационного персонала (PEL) по

выдаче, признанию действительными и продлению срока действия свидетельств инженерно-технического персонала;

5) Анализ причин и обстоятельств серьезных отказов и повреждений, обнаруженных на ВС, и контроль мер по их устранению. Анализ статистики отказов и повреждений для выявления и предотвращения каких-либо негативных тенденций;

6) Рассмотрение эксплуатационных бюллетеней разработчиков и изготовителей ВС и компонентов, а также выпускаемых Государствами Разработчиков ВС/двигателей директив летной годности. Также рассмотрение директив по летной годности, выпущенных иностранными уполномоченными с целью определения их применимости к национальным ВС.

7) Постоянный контроль за национальными требованиями в части летной годности с целью соответствия стандартам ИКАО;

8) Участие в аудите при сертификации Организаций по ТООР, экспертиза Руководства по деятельности Организации по ТО ВС;

9) Надзор за эксплуатантами ВС совместно с отделом летных стандартов, экспертиза Руководства по регулированию ТО, Программ ТО, Перечня минимального оборудования;

10) Выпуск Директив летной годности в отношении ВС, двигателей и компонентов ВС;

11) Оценка квалификации лиц, отвечающих за поддержание летной годности у эксплуатантов;

12) Надзор за Программами контроля уровня надежности ВС и компонентов;

13) Разработка процедур, рекомендательных материалов в области летной годности и распространение их в авиационной отрасли. Расследование возможных случаев нарушения национального воздушного законодательства в отношении летной годности и принятие, при необходимости, юридических или иных мер по устранению недостатков;

14) Взаимодействие с разработчиками и изготовителями ВС, внесенных в реестр государства, а также с уполномоченными органами разработчиков ВС/двигателей;

15) Участие при процедуре одобрения модификаций и ремонтов;

16) Перронные проверки ВС.

4. Требования к квалификации инженер-инспектора летной годности.

Государственные инженер-инспекторы по летной годности должны иметь соответствующую квалификацию и иметь соответствующие знания, опыт, первоначальное и текущее обучение и обучения в рабочих условиях для выполнения порученных им задач. Кандидат на должность инженера-инспектора отдела летной годности должен отвечать следующим требованиям:

- диплом специалиста авиационного высшего учебного заведения;
- иметь второй класс авиационного инженера (специалисты с третьим классом допускаются, если они имеют большой опыт практической работы 7-10 лет и более);

- обучение на курсах государственных инспекторов (по летной годности, по безопасности полетов);
- пять лет работы в должности инженера по техническому обслуживанию и поддержанию летной годности воздушных судов, полученный при работе в рамках эксплуатантов воздушных судов, организаций технического обслуживания;
- Иметь высшее специальное образование и опыт работы по техническому обслуживанию не менее пяти лет;
- практический опыт работы и знания в области применения стандартов безопасности полетов;
- углубленные знания нормативных правовых актов и системы регулирования (управления) в области поддержания летной годности;
- наличие таких качеств как инициативность, выдержка, тактичность и терпение;
- опыт работы по решению проблемных вопросов в эксплуатации и технического обслуживания ВС;
- опыт применения директив летной годности;
- знание типов воздушных судов, полученное в ходе формализованного обучения;
- знание стандартов технического обслуживания;
- знание английского языка на уровне необходимого для выполнения возложенных обязанностей.

5. Первоначальное обучение инженер-инспекторов летной годности.

Инженер-инспекторы ОЛГ должны иметь первоначальное обучение и проводить регулярное обучение и переучивание.

Первоначальное обучение включает в себя обучение:

- по нормативно-правовым актам Туркменистана в области гражданской авиации (Воздушный кодекс, сертификационные правила и инструктивный материал);
- по сертификации воздушных судов
- по регулированию (управлению) летной годности и по техническому обслуживанию воздушных судов;
- по методам инспектирования/аудита (auditing techniques);
- по системам качества;
- по системе управления безопасностью полетов (SMS);
- по человеческому фактору;
- по разработке и утверждению программ технического обслуживания;
- по управлению надежностью авиационной техники (reliability programs)
- по специализированным темам, по мере надобности, связанным с сертификацией эксплуатантов или воздушных судов, такие как: EDTO, PBN, P-RNAV, MEL, перронные инспекции ВС, включая ВС иностранных эксплуатантов, методы неразрушающего контроля, методы инспектирования и ремонта композитных материалов и т.п.

Курсы обучения включают в себя:

Базовый курс I:

- Правила и нормы летной годности гражданской авиации
- Первоначальная сертификация эксплуатантов - процедуры выдачи АОС /

АМО

- Введение о поддержании летной годности
- Процедуры модификаций и ремонта
- Осмотр объектов и оборудования
- Основы сертификации Типа ВС
- Сертификаты типа на импортируемые ВС
- Руководство по выдаче сертификата летной годности
- Инспекция ВС оператора

Базовый курс II:

- Курсы по типу самолета, двигателя и систем по специальности
- Введение в производственные процессы
- Человеческий фактор – техническое обслуживание
- Аренда (лизинг) ВС (вопросы летной годности)
- Программа контроля надежности
- Программы технического обслуживания MSG I, II и III
- Процедуры контроля веса

Курсы расширенной подготовки инженер-инспекторов по летной годности состоят из:

- Процессы EDTO
- MMEL/MEL
- Общие процедуры аудита
- NDT
- Программа инспекции структуры ВС
- Курс по расследованию авиационных происшествий
- Курс повышения безопасности полетов
- Курс лицензирования персонала

Для поддержания высокого уровня квалификации, инженер-инспектор летной годности обязан проходить следующую подготовку:

- Ежемесячно, в целях поддержания практических навыков, непосредственно участвует в процессе технического обслуживания ВС, на которые имеет допуск к техническому обслуживанию;
- Раз в год проходит учебу на международных курсах повышения квалификации инженер-инспекторов по летной годности.

Регулярное обучение и переучивание в вышеуказанных областях согласно программы текущего обучения включает в себя участие в технических симпозиумах, а также обучение или курсы повышения квалификации, ознакомление с новыми техническими разработками. Программа текущего обучения каждого инспектора разрабатывается руководителем ОЛГ на каждый календарный год и утверждается Начальником АГАТ. Переучивание по нормативным документам предусматривается по истечении 5 лет с окончания предыдущего обучения или в случае наступления существенных изменений. Руководитель ОЛГ ответствен за своевременное выполнение программы текущего обучения инспекторов.

6. Подготовка на рабочем месте (ОJT).

До выдачи свидетельства инспектора и допуска к самостоятельной работе, кандидат проходит обучение в рабочих условиях (ОJT). Программа обучения должна предусматривать следующие виды практического обучения:

- участие в качестве обучаемого инспектора в комиссии по инспекции эксплуатантов, организаций по ТООРАТ и ВС (перронные инспекции, включая инспекции ВС иностранных эксплуатантов);
- проверка под контролем другого инспектора документов, представленных на утверждение/согласование, такие как Руководство эксплуатанта по регулированию ТОО, Руководство организации по ТООРАТ, программа (регламент) ТОО, MEL и др.

Второй этап курса обучения в форме практических занятий, подготовки на рабочем месте, в ходе которого кандидату предоставляется возможность развить навыки принятия решения путем применения знаний, приобретенных на разных этапах указанного курса. Подготовку на рабочем месте (практические занятия) проводит наиболее опытный сотрудник по поддержанию летной годности ВС, со стажем работы не менее трех лет в качестве инженер-инспектора, прошедший курс по программе подготовки инженерно-инспекторского состава.

Курс подготовки на рабочем месте (ОJT) состоит из следующих предметов:

1 Административная деятельность отдела

- Изучение следующих документов:
- Руководство инженер- инспектора по летной годности;
- Руководство по регуляторному аудиту
- Руководство по политике и процедурам MMEL / MEL. Циркуляры по безопасности полетов
- Приложения ИКАО с 1 по 19
- Doc 8335-AN/879 «Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора»
- ИКАО Docs 9051-AN / 896 Техническое руководство по летной годности
- ИКАО Docs 9389- AN / 919 Руководство по процедурам для организации летной годности
- ИКАО Docs 9642-AN / 941 Руководство по сохранению летной годности
- Циркуляр 253-AN/151 Человеческий фактор №12 (Человеческий фактор-ТОО)

2 Технологические поправки к Техническому руководству

- область одобрения
- полномочия оператора
- стандарты относительно запрашиваемых изменений
- различия между согласованием и одобрением

3 Утверждение списка минимального оборудования

- стандарты исследований, законодательство, требования и процедуры
- Системы исследования воздушных судов
- предназначение MEL
- ссылка MMEL

4 Инспекция ВС

- Проверка документов ВС
- Проверка контрольно-измерительных приборов и соответствующего оборудования связи и навигации
- Проверка аварийного оборудования и аварийных выходов
- Проверка аварийной информации
- Проверка системы удержания груза и другое вспомогательное оборудование

5 Рамповая инспекция (инспекция на перроне)

- Бортовая документация
- Аварийное оборудование ВС
- Выдача CRS
- Проверка выпуска MEL / устранение дефектов

Проверка спецификаций, таких как EDTO, RVSM, Cat II или III и т.д.

7. Управление файлами.

В файле инженер-инспектора хранятся следующие материалы:

- Копия диплома авиационного высшего учебного заведения
- документы, подтверждающие обучение на курсах инспектора летной годности
- материалы по первоначальному обучению включающие в себя обучение:
 - по сертификации воздушных судов;
 - по управлению летной годности и по техническому обслуживанию воздушных судов;
 - по методам инспектирования/аудита (auditing techniques);
 - по системам качества;
 - по системе управления безопасностью полетов (SMS);
 - по человеческому фактору;
 - по разработке и утверждению программ технического обслуживания;
 - по управлению надежностью авиационной техники (reliability programmes);
- материалы по регулярному обучению и переучиванию в вышеуказанных областях согласно программы текущего обучения, включающие в себя участие в Технических симпозиумах, а также обучение или курсы повышения квалификации, ознакомление с новыми техническими разработками.
- материалы по прохождению обучения в рабочих условиях (ОЛТ), предусматривающие следующие виды практического обучения:

- участие в качестве обучаемого инспектора в комиссии по инспекции эксплуатантов, организаций по ТОиРАТ и ВС (перронные инспекции, включая инспекции ВС иностранных эксплуатантов);
- проверка под контролем другого инспектора документов, представленных на утверждение/согласование, такие как Руководство эксплуатанта по регулированию ТО, Руководство организации по ТОиРАТ, программа (регламент) ТО, MEL и др.

Файлы инспекторов хранятся у Руководителя ОЛГ. Руководитель ОЛГ ответственен за актуализацию файлов инженер-инспекторов.

8. Инструктивный материал по проведению инспекций

Введение.

Настоящий инструктивный материал предназначен для использования инженер-инспекторским составом отдела летной годности при подготовке и проведению инспекций.

Общие положения

Инспекции (проверки) могут быть следующих видов:

- Плановые инспекции.
- Внеплановые инспекции (в том числе инспекции по заявке).
- Сертификационные инспекции.

Плановые инспекции проводятся на основании ежемесячных, ежеквартальных или годовых планов, утверждённых начальником АГАТ или по плану отдела.

Внеплановые инспекции проводятся на основании указаний начальника АГАТ о выполнении инспекции или распоряжения начальника отдела.

Инспекции по заявке выполняются при поступлении заявки от предприятий гражданской авиации. Основанием для проведения такой инспекции является приказ начальника АГАТ.

Сертификационные инспекции проводятся при сертификации объектов группой инженер-инспекторов (комиссией), которая определяется приказом (указанием) начальника АГАТ.

Все инспекции выполняются подготовленным инженер-инспекторским составом, который обязан хорошо знать соответствующую руководящую документацию, владеть технологией подготовки и методами проведения инспекций.

Если инженер-инспектор впервые выполняет какую-либо инспекцию, то, как правило, он исполняет эту работу под руководством более опытного инженер-инспектора.

Подготовка к выполнению инспекции.

При получении задания на проведение инспекции инженер-инспектор обязан:

- Согласовать с руководителем проверяемой организации или подразделения дату проведения инспекции.
- Ознакомиться с результатами предыдущего инспектирования данного

объекта.

- Подготовить план инспекции в котором:
 - а) определить круг вопросов, подлежащих инспектированию;
 - б) отметить пункты соответствующих руководящих документов, являющихся критерием для выполнения инспекции.
- Сделать копии необходимых страниц соответствующих руководящих документов;
- Подготовить вопросник (check-list), необходимый для выполнения инспекции;

При подготовке к проведению сертификационных работ инженер-инспектор составляет программу инспекции, в которой определяет дату начала проведения и продолжительность инспекции, даты и время проведения начального и заключительного брифингов.

***Примечание:** вопросник (check-list) может быть составлен с учётом стандартного вопросника, но, кроме того, должен включать в себя вопросы, на которые были даны неудовлетворительные ответы при выполнении предыдущей инспекции, а также вопросы, требующие повышенного внимания со стороны инженер-инспектора.*

Заблаговременно, до начала инспекции, инженер-инспектору необходимо проинформировать руководителя проверяемой организации или подразделения о цели и условиях проверки, а также согласовать с ним даты проведения инспекции.

Проведение начального брифинга.

На начальном брифинге должны присутствовать инженер-инспектор, выполняющий инспекцию, руководитель проверяемой организации или подразделения, руководители заинтересованных отделов (цехов/участков).

Инженер-инспектор представляется присутствующим и кратко излагает цель и порядок проведения инспекции.

Руководитель проверяемой организации или подразделения представляет инженер-инспектору, присутствующий персонал, назначает ответственного координатора, который отвечает за обеспечение проведения инспекции, назначает ответственных за работу с инженер-инспектором в проверяемых службах и подразделениях. На брифинге уточняется график проведения инспекции.

Проведение инспекции.

Инспекция должна выполняться в строгом соответствии с установленными процедурами. При выполнении инспекции инженер-инспектор должен проявлять сдержанность и корректность. Не допускается проявление грубости и нетактичного поведения. Запрещается оказывать какое-либо давление на

инспектируемый персонал, вмешиваться в непосредственную деятельность исполнителей.

Проведение заключительного брифинга.

Как правило, на заключительном брифинге присутствуют те же лица, что и на начальном. Инженер-инспектор доводит до присутствующих предварительные итоги инспекции, знакомит с выявленными в ходе проверки замечаниями и несоответствиями, обсуждает замечания и поступившие от эксплуатанта предложения, выясняет возникшие в ходе проверки неопределённости, согласовывает сроки и уточняет методы устранения замечаний и несоответствий.

Руководитель проверяемой организации или подразделения в установленные на брифинге сроки, которые, как правило, не должны превышать одного месяца, представляет начальнику АГАТ план устранения замечаний и несоответствий, выявленных в ходе проверки, или докладывает об их устранении.

9. Инспекторский отчёт.

По прибытию в отдел АГАТ, после окончания инспекции, инженер-инспектор обязан составить окончательный инспекторский отчет по результатам инспекции. В течение десяти дней, после проведения заключительного брифинга, окончательный инспекторский отчёт должен быть представлен руководителю проверяемой организации или подразделения. В инспекторском отчёте должны быть отмечены все выявленные в ходе инспекции замечания и несоответствия.

Инспекторский отчёт составляется в двух экземплярах инженер-инспектором, выполнявшим инспекцию. Один экземпляр отчёта направляется руководителю проверяемой организации или подразделения, а другой вкладывается в соответствующий файл отдела.

Все выявленные в ходе проверки замечания и несоответствия классифицируются по трём категориям:

1-я категория несоответствия.

При перронной инспекции - это незначительные неисправности (несоответствия), которые не оказывают серьезного влияния на безопасное выполнение полета. В этом случае КВС получает устную информацию о нарушении.

При сертификационной инспекции - замечание (несоответствие) должно быть устранено в ходе проверки.

2-я категория несоответствия.

При перронной инспекции - это несоответствия, существенно влияющие на безопасность полетов. Действия, предусмотренные в данном случае, это устная

информация командиру ВС, составление отчета о рамповой /сертификационной проверке и извещение инженер-инспектором АГАТ.

3-я категория несоответствия.

При перронной инспекции - это несоответствия, оказывающие наиболее значительное влияние на безопасность полетов или на безопасную перевозку пассажиров. В зависимости от влияния выявленных несоответствий по вопросам обеспечения безопасности полетов и поддержания летной годности воздушных судов применяются следующие действия:

Несоответствие “3а” - ограничения по использованию ВС: накладываются ограничения на эксплуатацию воздушного судна. Например, при отсутствии на некоторых пассажирских креслах предохранительных или привязных ремней, воздушное судно может продолжить полет при условии, что необорудованные ремнями кресла не будут заняты пассажирами.

Несоответствие “3б” - устранение недостатков до вылета ВС: применяются корректирующие действия (устранение обнаруженных дефектов). Если устранение возможно провести только на базе технического обслуживания, то предусматривается перелет на базу без коммерческой загрузки.

Несоответствие “3с” - ВС остановлено для продолжения расследования: остановка воздушного судна в аэропорту проверки. Воздушному судну запрещается вылет в ситуации, когда командир не соглашается с отнесением тех или иных несоответствий к категории 3 и не принимает мер к их устранению.

Несоответствие “3д” - запрет полетов: приостановление или отзыв разрешения на полеты.

При сертификационной инспекции - замечание (несоответствие), оказывающие наиболее значительное влияние на безопасность полетов. Замечание (несоответствие) должно быть устранено в согласованные сроки, но не более 6 месяцев. При наличии ранее выявленных, но неустраненных замечаний (несоответствий) 1 категории деятельность инспектируемого объекта приостанавливается до устранения соответствующих замечаний (несоответствий). В инспекторский отчет вносятся все выявленные в ходе инспекции замечания и несоответствия с отметкой в соответствующей графе об устранении замечаний (несоответствий), если они устранены в ходе проверки, или указанием сроков устранения. Допускается не указывать в отчете замечания, устранённые в ходе проверки.

Каждое замечание (несоответствие) должно иметь ссылку на конкретный пункт руководящего документа, в исполнении которого выявлено замечание или несоответствие.

10. Инспекторское предписание.

Инспекторское предписание (Приложение 1) выписывается в том случае, когда при выполнении инспекции выявлены несоответствия, которые оказывают существенное отрицательное влияние на безопасность полётов или деятельность проверяемого предприятия (подразделения). В этом случае инженер-инспектор незамедлительно информирует о выявленных замечаниях начальника отдела. По

результатам анализа полученной информации начальник отдела даёт задание инженер-инспектору подготовить инспекторское предписание, которое вступает в силу после его утверждения начальником УСБП.

В инспекторском предписании указываются обнаруженные замечания, сроки, в которые следует устранить эти замечания, предписываются действия, которые следует немедленно предпринять для устранения негативных последствий выявленных замечаний, вплоть до приостановки исполнения предприятием вида работ.

11. Инспекция качества технического обслуживания ВС в зарубежных аэропортах.

Инспекция технического обслуживания на перроне в зарубежных аэропортах производится с целью контроля выполнения предусмотренного объёма и качества наземного технического обслуживания согласно нормативных документов.

Инспекционные проверки проводятся как в пунктах отправления, так и в промежуточных аэропортах на маршруте.

Инспекция производится в соответствии с планом полётов инспекторского состава, утверждённым начальником АГАТ.

12. Технология проведения инспекции.

1. Инженер-инспектор отдела, включённый в полётное задание, перед вылетом проходит инструктаж у начальника отдела.
2. Инженер-инспектор должен быть одет по установленной в авиакомпании форме, иметь при себе действующее свидетельство авиационного специалиста, документ инспектора летной годности в котором имеется запись, разрешающая производить инспекцию на перроне, пропуск (визитку), служебный паспорт для выезда за границу.
3. Прибыть в штурманскую комнату аэропорта не позднее, чем за два часа до вылета, представиться экипажу ВС, проверить правильность записи своей фамилии и инициалов в задании на полёт, пройти медицинский, паспортный, таможенный и специальный контроль.
4. Прибыть на ВС не позднее, чем за 1,5 часа до вылета, вежливо и корректно познакомиться с техническим персоналом, включённым в задание на полёт, ознакомиться с индивидуальными особенностями ВС, осмотреть самолёт по маршруту и приступить к выполнению своих обязанностей, указанных в листе проверок, т.е. контролировать и оценивать действия технического персонала по выполнению ими своих должностных обязанностей на всём этапе инспекционной проверки.

***Примечание:** Работа инженер-инспектора не должна вызывать затруднений в работе членов экипажа и обслуживающего персонала при выполнении им своих функциональных обязанностей в ходе подготовки к полёту и в ходе его выполнения.*

5. На рулении, взлёте, в наборе высоты, на снижении и посадке необходимо находиться на местах, оборудованных привязными ремнями, и выполнять

правила поведения, установленные данной авиакомпанией.

6. После посадки во внебазовом аэропорту и осмотра самолёта по маршруту проконтролировать:

- выполнение технического обслуживания ВС, предусмотренное регламентом технического обслуживания;
- устранение заявленных экипажем замечаний (если таковые имеются);
- соблюдение правил подъезда-отъезда спецавтотранспорта;
- соблюдение технологии заправки ВС топливом, газами, спецжидкостями;
- соблюдение технологии разгрузки-погрузки груза и багажа (контейнеры и «навал»), а также его крепление;
- соблюдение правил техники безопасности при выполнении работ на авиационной технике;
- полноту и правильность оформления технической документации.

7. При планируемом отдыхе экипажа во внебазовом аэропорту на территории иностранного государства соблюдать все правила поведения на территории этого государства.

8. В случае возникновения неисправности АТ необходимо:

- контролировать ход устранения неисправности и полноту выполняемых работ;
- контролировать оформление судовой документации;
- оказывать помощь в случае необходимости;
- оценивать принятие решения в случае выполнения полётов по MEL.

9. После посадки в аэропорту базирования провести краткий брифинг с техническим персоналом по вопросам организации, качества ТО и выявленных замечаниях. Проинформировать экипаж о выявленных замечаниях в процессе инспекции и выяснить у него об имеющихся замечаниях к ИТС. Уточнить выявленные экипажем в полёте замечания по работе авиатехники и лично произвести осмотр ВС.

10. Доложить начальнику отдела о выполнении задания и выявленных замечаниях во время полёта. Заполненный лист инспекции на перроне вложить в дело и направить информацию о выявленных замечаниях, при необходимости, руководителю проверенной организации (подразделения).

11. Предполагаются следующие действия инженер-инспектора на выявленные замечания в зависимости от их уровня и обстоятельств:

- провести работу на месте с ознакомлением ИТС под роспись в чек-листе;
- передать под роспись копию чек-листа с замечаниями руководителю цеха/участка (подразделения), если это касается системы деятельности данного подразделения;
- направить информацию или инспекторское предписание руководителю Организации, если выявлены серьёзные замечания или если они влияют на систему деятельности данной Организации;
- добиться устранения выявленных замечаний, влияющих на безопасность полёта.

13 Инспекция подготовки к вылету ВС из базового аэропорта Туркменистана.

Инспекция подготовки к вылету воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию, производится по плану - заданию начальника АГАТ.

Инспекция подготовки к вылету воздушных судов может производиться как одним, так и несколькими инспекторами одновременно по направлениям деятельности.

При проведении инспекции на инженер-инспектора возлагается ответственность за:

- полноту проведения инспекции;
- достоверность результатов и объективность выводов;
- соблюдение установленных сроков инспекции;
- конфиденциальность полученной информации;
- нарушение процедур проверки.

14. Технология проведения инспекторской проверки ВС.

1. Подготовить план-задание на инспекторскую проверку.
2. Ознакомиться, при необходимости, с материалами предыдущих проверок.
3. Проинформировать руководство инженерно-авиационной службы авиакомпании о дате, времени и цели проведения инспекции.
4. По прибытии в аэропорт инженер-инспектор представляется руководителю инженерно-авиационной службы, доводит до его сведения цель прибытия и план проверки.
5. Совместно определить порядок проведения инспекции и ВС, которое будет инспектироваться.
6. Руководство проверяемого объекта обязано:
 - информировать персонал о целях инспекции;
 - назначить ответственное лицо для сопровождения инженер-инспектора;
 - по запросу инженер-инспектора обеспечить ему доступ к документации, помещениям и используемому оборудованию.
7. В ходе инженер-инспекторской проверки контролировать:
 - полноту выполнения технического обслуживания в соответствии с регламентом ТО;
 - устранение замечаний по материальной части, а также замечания экипажа выявленные при подготовке ВС к рейсу;
 - соблюдение правил подъезда-отъезда спецавтотранспорта, а также выборочно их состояние;
 - соблюдение технологии заправки ВС топливом, газами, спецжидкостями;
 - наличие допусков у персонала, выполняющего обслуживание ВС;
 - наличие допусков у персонала других служб, выполняющих обслуживание ВС;

- используемое оборудование и инструмент;
- соблюдение правил техники безопасности при выполнении работ на авиационной технике;
- оформление технической документации.

Все наблюдения, сделанные в процессе проведения инспекции, должны быть документально оформлены.

8. Обо всех замечаниях, выявленных в ходе инспекции, сообщается в устной форме руководителю ОЛГ. Замечания в письменной форме в виде письма передаются в ОПЛГ проверяемой компании для устранения замечаний и сообщения о принятых мерах в ОЛГ АГАТ.

9. В тех случаях, когда инженер-инспектор считает, что выявленные несоответствия влияют на безопасность полетов и диктуют незамедлительное принятие мер по устранению обнаруженных несоответствий, он немедленно докладывает о них начальнику ОЛГ и руководителю ОПЛГ. При этом инженер-инспектору предоставляется право приостановить вылет ВС до принятия решения руководством АГАТ.

10. О выполнении задания инженер-инспектор докладывает начальнику отдела и представляет ему материалы по результатам инспекции. Инспекторский отчет о выполнении проверки составляется, утверждается и рассылается в установленном порядке. По результатам инспекции может быть выписано инспекторское предписание.

11. Заполненный лист инспекции вложить в дело.

15. Инспекция ВС зарубежных авиакомпаний.

Инспекция на перроне воздушных судов зарубежных авиакомпаний, выполняющих полеты на территорию Туркменистана, производится по плану-заданию начальника АГАТ в соответствии с годовым планом инспектирования ВС зарубежных авиакомпаний.

Инспекция на перроне ВС может производиться как одним, так и несколькими инспекторами одновременно по направлениям деятельности.

16. Техническая библиотека и архив отдела.

Общие положения.

Описанные в данном разделе процедуры устанавливают единые правила ведения архива и пользования технической библиотекой.

В отделе назначается ответственный специалист, в обязанности которого входит:

- хранение технической документации, поступающей в ОЛГ, и копий исходящей документации;
- систематизация и хранение нормативно-правовой документации (НПД), регламентирующей деятельность гражданской авиации Туркменистана;
- хранение контрольных экземпляров перечня НПД;
- внесение поступающих поправок во все контрольные, рабочие, и личные

экземпляры имеющейся в отделе НПД;

- контроль за использованием и сохранностью документов;
- оказание практической помощи по необходимой документации другим отделам АГАТ и представителям авиапредприятий.

Приложение 1

Начальнику (руководителю)

Инспекторское предписание

«__» _____ 20__ г.

Ответ на предписание должен быть представлен не позднее _____

Предписание вручил

«__» _____ 20__ г.

Ф.И.О. должность

Предписание получил

«__» _____ 20__ г.

Ф.И.О.
должность

Приложение 2

ЖУРНАЛ ОБУЧЕНИЯ И СТАЖИРОВКИ ИНЖЕНЕР-ИНСПЕКТОРА

ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КАНДИДАТА:				
ОБЛАСТЬ ОБУЧЕНИЯ	Применимость		Запланирова но	Выполнено
	Да	Нет		
Первоначальное				
Обучение по курсу инспектора летней годности				
Обучение по Воздушному кодексу				
Обучение по Части М				
Обучение по Части 145				
Обучение по методам инспектирования эксплуатанта ВС, организаций по ТО и РА Т, ВС				
Обучение по системам качества				
Обучение по ВС				
Обучение по перронным инспекциям ВС				
Обучение по Системе Управления Безопасности Полетов (SMS)				
Обучение по человеческому фактору				
Обучение по разработке и утверждению программ технического обслуживания				
Обучение по управлению надежности авиационной техники				
Обучение в рабочих условиях (ОЛТ)				
Участие в комиссии по инспекции эксплуатантов				
Участие в комиссии по инспекции организаций по ТОиРАТ				
Участие в инспекциях ВС				
Участие в перронных инспекциях ВС				
Проверка Руководства эксплуатанта по регулированию ТО				
Проверка Руководства организации по ТОиРАТ				
Проверка Программ ТО				
Проверка MEL				
Другое обучение (указать)				
Руководитель ОЛТ _____ _____ _____ (подпись) (ФИО) дата				