

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

1 марта 2019 г. № 8

**Об утверждении авиационных правил «Деятельность
по поддержанию летной годности воздушных судов»**

На основании статей 18 и 20 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить авиационные правила «Деятельность по поддержанию летной годности воздушных судов» (прилагаются).

2. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Министр

А.Н.Авраменко

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
01.03.2019 № 8

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
«Деятельность по поддержанию летной годности воздушных судов»**

**РАЗДЕЛ I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**ГЛАВА 1
ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ**

1. Настоящие авиационные правила «Деятельность по поддержанию летной годности воздушных судов» (далее – Авиационные правила) устанавливают:

требования к осуществлению деятельности по поддержанию летной годности гражданских воздушных судов, внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Беларусь;

порядок осуществления надзора, контроля за деятельностью по поддержанию летной годности гражданских воздушных судов, внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Беларусь.

2. Настоящие Авиационные правила обязательны для применения на территории Республики Беларусь всеми физическими и юридическими лицами независимо от их юридического статуса и форм собственности, осуществляющими деятельность, связанную с поддержанием летной годности воздушных судов.

Требования настоящих Авиационных правил реализуются и обеспечиваются должностными лицами Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – Департамент по авиации) и работниками авиационных организаций гражданской авиации Республики Беларусь, на которых возлагается ответственность в отношении деятельности по поддержанию летной годности воздушных судов.

Контроль исполнения требований настоящих Авиационных правил осуществляется Департаментом по авиации.

ГЛАВА 2 ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

3. В настоящих Авиационных правилах применяют термины, установленные в действующей редакции Воздушного кодекса Республики Беларусь, а также следующие термины с соответствующими определениями:

двигатель: устройство, предназначенное для приведения в движение воздушного судна, входящие в состав конструкции устройства компоненты и оборудование, необходимые для функционирования и управления устройством, исключая воздушный (несущий) винт;

авиационное и радиоэлектронное оборудование: бортовое электрооборудование, приборное оборудование и радиоэлектронное оборудование;

бортовое оборудование: технические устройства, устанавливаемые на воздушном судне и предназначенные для использования на борту воздушного судна;

бортовое электронное оборудование: любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и авиационное оборудование;

вид работ: техническое обслуживание, модификация авиационного изделия, отдельные типовые технологические процессы;

вид технического обслуживания: техническое обслуживание, выполняемое по отличительным признакам, установленным эксплуатационной документацией;

воздушное судно сложной конструкции: категория воздушных судов, к которой относятся:

самолет с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 килограмм, или максимальным сертифицированным количеством пассажирских мест более 19, или минимальной сертифицированной численностью летного экипажа не менее 2 человек, или оборудованный одним и более турбореактивным (турбовентиляторным) или двумя и более турбовинтовыми двигателями, или оборудованный для полетов в воздушном пространстве RVSM;

вертолет с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 килограмм, или максимальным сертифицированным количеством пассажирских мест более 9, или минимальной сертифицированной численностью летного экипажа не менее 2 человек;

конвертоплан;

воздушное пространство RVSM: сокращенный минимум вертикального эшелонирования;

вспомогательная силовая установка: автономная бортовая установка, обеспечивающая подачу электроэнергии и сжатого воздуха бортовым системам во время работы на земле;

годность к эксплуатации: состояние авиационного изделия, характеризующееся соответствием его конструкции, параметров и летных качеств нормам и требованиям, установленным в эксплуатационной документации;

демонтаж: снятие изделия или его составной части с места установки;

дефект: каждое отдельное несоответствие изделия установленным эксплуатационной документацией требованиям;

дефектация: определение технического состояния авиационной техники, по результатам которого принимается решение о ее годности к дальнейшей эксплуатации;

директива по летной годности: нормативный документ, определяющий авиационные изделия, состояние которых является небезопасным или в которых такое состояние может иметь место либо может развиваться в других изделиях той же типовой конструкции. Он предписывает обязательные для выполнения корректирующие действия либо условия или ограничения, при которых разрешается дальнейшая эксплуатация указанных изделий;

допуск: разрешение, выданное специально уполномоченным органом в области гражданской авиации Республики Беларусь в соответствии с законодательством лицу на право осуществления определенных действий (работ);

доработка: любое изменение, внесенное в установленном порядке в конструкцию с целью ее совершенствования, устранения конструктивных и (или) производственных недостатков;

запись: документ (документированное свидетельство), содержащий (удостоверяющий) достигнутые результаты и (или) свидетельства (доказательства) осуществленной деятельности;

компонент: авиационный двигатель, воздушный винт или иное изделие, входящее в состав конструкции воздушного судна;

контроль: процедура оценивания соответствия путем наблюдения и суждений, сопровождаемых при необходимости соответствующими измерениями, экспертизой, испытаниями или калибровкой объекта и сравнение полученных результатов с установленными требованиями для определения, достигнуто ли соответствие по каждой из этих характеристик;

легкое воздушное судно первой категории: категория воздушных судов, к которой относятся:

самолет с максимальной взлетной массой 1200 килограмм или менее, который не относится к категории воздушных судов сложной конструкции;

планер или мотопланер с максимальной взлетной массой 1200 килограмм или менее;

аэростат с максимальным расчетным объемом газа или горячего воздуха: не более 3400 кубических метров для воздушных шаров, или 1050 кубических метров для газовых аэростатов, или 300 кубических метров для привязных аэростатов;

дирижабль, предназначенный для перевозки не более четырех человек, с максимальным расчетным объемом газа или горячего воздуха: не более 3400 кубических метров для тепловых дирижаблей или 1000 кубических метров для газовых дирижаблей;

легкое воздушное судно второй категории: категория воздушных судов, к которой относятся:

самолет с максимальной взлетной массой 2000 килограмм или менее, который не относится к категории воздушных судов сложной конструкции; планер или мотопланер с максимальной взлетной массой 2000 килограмм или менее;

воздушный шар;

тепловой дирижабль;

газовый дирижабль простой стандартной конструкции, имеющий не более 3 процентов статической массы, без возможности изменения вектора тяги (за исключением возможности реверса тяги), не оборудованный бустерной системой управления;

летная годность: характеристика изделия, которая обеспечивается реализацией требований норм летной годности в его конструкции, параметрах и летных качествах;

методические рекомендации: документ, излагающий понятия, процедуры и методику определения норм, необходимых для осуществления действий и организации работ, единообразное применение которых признается целесообразным в рамках требований, установленных законодательством и техническими нормативными правовыми актами;

механизм: внутреннее устройство (система звеньев) машины, прибора, аппарата, приводящее их в действие;

минимальный перечень оборудования (MEL). Перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями.

модификация: изменение типовой конструкции авиационного изделия, не являющееся ремонтом;

монтаж: установка изделия или его составных частей на месте использования;

назначенный ресурс: суммарная наработка, при достижении которой эксплуатация объекта должна быть прекращена независимо от его технического состояния;

наработка: продолжительность работы изделия, выраженная как непрерывная величина, измеряемая в часах, минутах, или объем работы изделия, выраженный как целочисленная величина, исчисляемая в полетах, циклах, запусках и включениях;

неисправность: состояние изделия, при котором оно не соответствует хотя бы одному из требований эксплуатационной документации и которой относятся отказ, повреждение, дефект;

нормы летной годности: совокупность требований, предъявляемых к типовой конструкции и (или) характеристикам воздушного судна или компонента, входящего в состав конструкции воздушного судна, и обеспечивающих, при условии их выполнения, безопасную эксплуатацию авиационного изделия в течение установленного срока службы при соблюдении установленных условий эксплуатации;

организация по техническому обслуживанию: юридическое лицо, имеющее сертификат организации по техническому обслуживанию и осуществляющее техническое обслуживание воздушных судов согласно перечню разрешенных работ, являющемуся неотъемлемой частью сертификата организации по техническому обслуживанию;

осмотр: вид работ, выполняемых при помощи органов чувств и, в случае необходимости, с использованием инструмента и (или) оборудования, номенклатура которых установлена эксплуатационной документацией;

особые виды технического обслуживания: техническое обслуживание, включающее в себя работы, отнесенные утвержденными программами (регламентами) технического обслуживания к сезонному и специальному техническому обслуживанию, техническому обслуживанию при хранении и в экстремальных метеоусловиях;

повреждение: событие, заключающееся в нарушении исправного состояния авиационного изделия или его составных частей посредством внешнего воздействия, вызвавшего изменения конструкции, несоответствующего требованиям эксплуатационной документации;

поддержание летной годности: комплекс мер, посредством которых обеспечивается соответствие ВС, двигателя, воздушного винта или составной части действующим требованиям к летной годности и их поддержание в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении эксплуатационного ресурса и срока службы;

поиск причин неисправностей: процесс, установленный эксплуатационной документацией, необходимый для определения причины дефекта или неисправности, с использованием или без использования встроенных функций самоконтроля или внешней контрольно-проверочной аппаратуры;

полетная информация: сведения о параметрах, сигналах, сообщениях и событиях, зафиксированных в полете воздушного судна с помощью бортовых регистраторов;

пономерная документация: документация, предназначенная для оформления государственной регистрации и годности каждого воздушного судна к полетам, учета наработки и технического состояния воздушного судна (двигателя, изделия), его приема и передачи;

приборное оборудование: бортовое оборудование и системы воздушного судна, включая аэрметрические приборы и системы, приборы и системы контроля работы силовых установок, других систем, пилотажно-навигационные автономные приборы и системы, комплексы автоматического управления, оптоволоконные системы осуществляющие передачу, обработку, отображение или хранение аналоговых или цифровых данных, линии и шины передачи данных, беспроводные или иные средства передачи данных, элементы таких систем и соответствующие соединители;

программа технического обслуживания: документ, содержащий перечень и описание плановых работ по техническому обслуживанию, периодичность их выполнения, а также описание связанных с их выполнением процедур, необходимых

для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов, в отношении которых составлен документ;

производственная документация: документация, предназначенная для планирования, учета информации, составления различного рода отчетов по эксплуатации авиационной техники и производственно-хозяйственной деятельности;

процедура: официально установленный порядок (документально оформлен, внедрен и поддерживается в рабочем состоянии) действий, реализации процесса, выполнения работ, оказания услуг, определяющий цель и область деятельности (что должно быть сделано, кем, когда, где и как, при использовании каких документов и ресурсов, как должны вестись управление и регистрация деятельности);

процесс: совокупность взаимосвязанных или взаимодействующих видов деятельности, преобразующих входы в выходы;

предполетный осмотр: осмотр воздушного судна непосредственно перед выполнением полета с целью оценки готовности воздушного судна к его выполнению;

рабочее место: зона деятельности исполнителя (исполнителей), в которой размещают технологическое оборудование, инструмент, расходные материалы, запасные части, эксплуатационную (технологическую) документацию;

радиооборудование: бортовое оборудование и системы воздушного судна, включая системы радиосвязи, радиолокации, радионавигации, оборудование и системы развлечения пассажиров на борту, оптоволоконные системы, осуществляющие передачу, обработку, отображение или хранение аналоговых или цифровых данных, линии и шины передачи данных, коаксиальные кабели, беспроводные или иные средства передачи данных, элементы таких систем и соответствующие соединители;

регламент технического обслуживания: основной документ, определяющий объекты технического обслуживания, объемы и периодичность выполняемых на них работ, своевременное и качественное выполнение которых в полном объеме обеспечивает поддержание летной годности, заданного уровня надежности и работоспособности тех воздушных судов и его систем, которых он касается;

ремонт: выполнение работ по восстановлению летной годности изделия после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия изделия требованиям, предусмотренным соответствующими нормами летной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа.

ремонт капитальный: вид ремонта, выполняемого по истечению установленных значений ресурса и (или) срока службы изделия;

ремонт текущий: вид ремонта, выполняемого с целью устранения отдельных повреждений;

ресурс: наработка от начала эксплуатации или ее возобновления после ремонта определенного вида до перехода в предельное состояние;

ресурс назначенный: установленное предельное значение суммарной наработки изделия, при достижении которого применение изделия по назначению должно быть прекращено;

руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию (РПТО): документ, утвержденный 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 эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (РРТО): документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта;

руководство по регулированию и процедурам технического обслуживания (РРПТО): документ, содержащий требования в соответствии с РРТО и РПТО;

руководящий персонал: категория должностных лиц авиационной организации, которым предоставлены полномочия, достаточные для осуществления ресурсного и организационного обеспечения деятельности авиационной организации в соответствии с возложенными на них обязанностями;

сверхлегкое воздушное судно: категория воздушных судов, с максимальной сертифицированной взлетной массой 750 килограмм или менее;

свидетельство о техническом обслуживании: документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию в соответствии с эксплуатационной документацией и процедурами, описанными в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию, или в рамках эквивалентной системы;

сертифицирующий персонал: категория лиц из числа авиационного персонала, уполномоченных от имени организации по техническому обслуживанию подписывать свидетельство о техническом обслуживании;

система качества: совокупность организационной структуры, ответственности, процедур, методик, процессов и ресурсов, обеспечивающая достижение целей в области качества, в том числе определяемых политикой организации по техническому обслуживанию в области качества.

средства технического обслуживания: оборудование, стенды, контрольно-проверочная и контрольно-измерительная аппаратура, приспособления, инструмент, предназначенные для выполнения технического обслуживания;

срок службы: продолжительность эксплуатации изделия, выраженная как календарная величина, исчисляемая в днях, месяцах, годах;

срок службы назначенный: установленное предельное значение срока службы изделия, при достижении которого применение изделия по назначению должно быть прекращено;

стажировка: формирование и закрепление на практике профессиональных знаний, умений, навыков и технологических приемов работы на авиационной технике;

судовая документация: документация, которая обязательно должна быть на борту ВС, выполняющего полет;

техническое обслуживание: выполнение, как в отдельности, так и в сочетании, работ, необходимых для поддержания летной годности, включая выполнение контрольно-проверочных, регулировочных работ, работ по осмотру, демонтажу, монтажу, устранению дефектов авиационных изделий, а также выполнение работ по ремонту и (или) доработкам согласно документации разработчика и (или) изготовителя авиационных изделий;

техническое обслуживание оперативное: вид технического обслуживания, включающего выполнение подготовительных работ, работ по осмотру, проверке технического состояния, и обеспечивающего поддержание летной годности воздушного судна в интервалах между формами его периодического технического обслуживания;

техническое обслуживание периодическое: вид технического обслуживания, обеспечивающего поддержание летной годности воздушного судна в пределах значений наработки и сроков службы, установленных программой технического обслуживания;

типовой минимальный перечень оборудования (Master minimum equipment list): перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа ВС, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В перечне могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила;

указания по поддержанию летной годности: совокупность технических данных по планированию и выполнению ТО, разработанных держателем утверждения конструкции авиационного изделия в соответствии с его сертификационным базисом. Указания по поддержанию летной годности предоставляют необходимую информацию эксплуатанту для разработки собственной программы ТО, а также утвержденной организации по ТО для установления технологии работ;

человеческий фактор: принципы, которые применяются к авиационному проектированию, аттестации, обучению, эксплуатации и техническому обслуживанию, и которые обеспечивают безопасное взаимодействие между человеком и компонентами системы путем надлежащего учета деятельности человека;

эксплуатант воздушного судна: организация, гражданин или иной субъект гражданского права, имеющие воздушное судно (воздушные суда) на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления, а также на основании договора аренды, договора фрахтования или иного договора и использующие воздушное судно (воздушные суда) для полетов;

электрооборудование: бортовое оборудование и системы электрического снабжения воздушного судна, включая источники электрической энергии, бортовые сети распределения электрической энергии к потребителям, установленным на воздушном судне, соответствующие электросоединители, контрольная и защитная аппаратура, а также элементы и системы внешнего и внутреннего освещения.

РАЗДЕЛ II ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

ГЛАВА 3 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4. В отношении положений, приведенных в разделе II настоящих Авиационных правил, функции специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Республики Беларусь выполняются Департаментом по авиации, который наделяется правами и осуществляет полномочия в части:

- надзора и контроля за поддержанием летной годности воздушных судов;
- надзора в отношении эксплуатантов;
- утверждения программ технического обслуживания воздушных судов.

ГЛАВА 4 ПОЛНОМОЧИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

5. Ответственность за поддержание летной годности воздушного судна несет эксплуатант воздушного судна.

6. В случае передачи воздушного судна на основании договора лизинга (аренды), фрахтования или иного договора, ответственность владельца за поддержание летной годности воздушного судна возлагается на эксплуатанта воздушного судна при соблюдении одного из перечисленных ниже условий:

сведения об эксплуатанте воздушного судна указаны в документе о регистрации воздушного судна;

соответствующие положения содержатся в договоре, на основании которого осуществляется передача воздушного судна.

7. При несоблюдении перечисленных в пункте 6 условий, положения настоящих Авиационных правил, изложенные в отношении эксплуатанта воздушного судна, применяются к владельцу воздушного судна.

8. Эксплуатант воздушного судна обеспечивает соблюдение перед выполнением каждого полета следующих условий:

- воздушное судно находится и поддерживается в состоянии летной годности;
- бортовое оборудование воздушного судна, включая аварийно-спасательное оборудование, установлено в соответствии с требованиями эксплуатационной документации, находится в исправном состоянии или в установленном порядке определено и обозначено его неисправное состояние;
- сертификат летной годности воздушного судна является действующим;

работы по техническому обслуживанию воздушного судна выполнены в полном соответствии с утвержденной программой технического обслуживания, соответствующей требованиям пункта 36 настоящих Авиационных правил.

9. Организация по техническому обслуживанию, осуществляющая выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна, несет ответственность за полноту и качество выполненных работ.

10. Ответственность за организацию и надлежащее выполнение предполетного осмотра воздушного судна при выполнении воздушных перевозок в коммерческой гражданской авиации несет эксплуатант воздушного судна. В иных случаях ответственность за организацию и надлежащее выполнение предполетного осмотра воздушного судна несет командир воздушного судна.

11. Предполетный осмотр воздушного судна производится членом летного экипажа или иным лицом, из числа авиационного персонала, имеющим действующий допуск к выполнению предполетного осмотра воздушного судна.

12. В случае использования воздушного судна в коммерческой гражданской авиации для выполнения воздушных перевозок, эксплуатант воздушного судна:

при наличии сертификата на деятельность по осуществлению авиационных перевозок (работ) осуществляет деятельность по поддержанию летной годности воздушного судна в соответствии с настоящими Авиационными правилами;

осуществляет деятельность по техническому обслуживанию воздушного судна, которая сертифицирована в соответствии с Авиационными правилами «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», или обеспечивает выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна организацией по техническому обслуживанию на основании действующего договора.

13. В случае использования воздушного судна сложной конструкции в коммерческой гражданской авиации для выполнения авиационных работ эксплуатант воздушного судна:

при наличии сертификата на деятельность по осуществлению авиационных перевозок (работ) осуществляет деятельность по поддержанию летной годности воздушного судна в соответствии с настоящими Авиационными правилами;

осуществляет деятельность по техническому обслуживанию воздушного судна, которая сертифицирована в соответствии с Авиационными правилами «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов» или обеспечивает выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна организацией по техническому обслуживанию на основании действующего договора.

14. В случае использования воздушного судна сложной конструкции в гражданской авиации общего назначения эксплуатант воздушного судна:

обеспечивает, на основании действующего договора, поддержание летной годности воздушного судна организацией, ответственной за поддержание летной годности данного типа воздушного судна;

обеспечивает выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна организацией по техническому обслуживанию на основании действующего договора.

15. В случае использования воздушного судна, которое не относится к категории воздушных судов сложной конструкции, в коммерческой гражданской авиации для выполнения авиационных работ, эксплуатант воздушного судна:

осуществляет деятельность по поддержанию летной годности воздушного судна в соответствии с настоящими Авиационными правилами или обеспечивает, на основании действующего договора, поддержание летной годности воздушного судна организацией, ответственной за поддержание летной годности данного типа воздушного судна;

осуществляет деятельность по техническому обслуживанию воздушного судна, если эксплуатант сертифицирован в соответствии с Авиационными правилами «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей

и воздушных винтов», или обеспечивает выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна в организации по техническому обслуживанию на основании действующего договора.

16. В случае использования воздушного судна, которое не относится к категории воздушных судов сложной конструкции, в гражданской авиации общего назначения, эксплуатант воздушного судна:

осуществляет деятельность по поддержанию летной годности воздушного судна в соответствии с настоящими Авиационными правилами, или обеспечивает, на основании действующего договора, поддержание летной годности воздушного судна организацией, ответственной за поддержание летной годности данного типа воздушного судна;

обеспечивает выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна в организации по техническому обслуживанию на основании действующего договора.

17. В случае, предусмотренном в пункте 15, допускается осуществлять разработку и актуализацию программы технического обслуживания легкого воздушного судна первой категории или легкого воздушного судна второй категории, сверхлегкого воздушного судна организацией по техническому обслуживанию воздушных судов, сертифицированной в соответствии с Авиационными правилами «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», при наличии действующего договора.

18. В случаях, указанных в пункте 14 и пункте 16 настоящих Авиационных правил, ответственность владельца воздушного судна в объеме предмета договора, возлагается на исполнителя работ по договору.

19. Физическое или юридическое лицо, осуществляющее деятельность по поддержанию летной годности, организация по техническому обслуживанию, в пределах своей компетенции должно обеспечить беспрепятственный доступ должностных лиц Департамента по авиации в любые находящиеся в распоряжении данного лица помещения, к воздушным судам и документации с целью установления соответствия деятельности данного лица требованиям настоящих Авиационных правил.

20. В отношении организации по поддержанию летной годности, не зарегистрированной на территории Республики Беларусь, деятельность, указанную в пунктах 14 и 16 настоящих Авиационных правил, допускается обеспечивать путем одобрения Департаментом по авиации сертификата, выданного уполномоченным органом в области гражданской авиации другого государства, при условии, что данный сертификат обеспечивает соответствие с требованиям, изложенным в настоящих Авиационных правилах. Одобрение сертификата, выданного уполномоченным органом в области гражданской авиации другого государства осуществляет комиссия Департамента по авиации.

ГЛАВА 5 УВЕДОМЛЕНИЕ О НЕСООТВЕТСТВИЯХ ТРЕБОВАНИЯМ В ОТНОШЕНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

21. Физическое или юридическое лицо должно направить уведомление о любом обнаруженном несоответствии данного воздушного судна или устанавливаемого на него компонента требованиям норм летной годности, если такое несоответствие несет угрозу безопасности полетов.

22. Уведомление, указанное в пункте 21 настоящих Авиационных правил, следует направлять в адрес:

Департамента по авиации;

организации, ответственной за типовую конструкцию;

организации, ответственной за доработку типовой конструкции (если применимо).

23. Перечень несоответствий, подлежащих уведомлению, способ отправки и форма уведомления устанавливаются в пункте 33 настоящих Авиационных правил, а также указаниями Департамента по авиации.

24. Уведомление должно содержать известные на момент обнаружения подробные сведения и обстоятельства, относящиеся к несоответствию.

25. Организация по техническому обслуживанию, осуществляющая выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна или компонента на основании договора, заключенного с владельцем или эксплуатантом воздушного судна или компонента, должно направить уведомление, указанное в пункте 22 настоящих Авиационных правил, в адрес:

организаций, перечисленных в пункте 22 настоящих Авиационных правил;
владельца или эксплуатанта данного воздушного судна.

26. Уведомление, указанное в пункте 21 настоящих Авиационных правил, должно быть направлено в адрес организаций, перечисленных в пункте 22 или пункте 25 настоящих Авиационных правил, не позднее 72 часов с момента обнаружения несоответствия.

ГЛАВА 6 ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

27. Поддержание летной годности воздушного судна и исправности бортового оборудования, включая аварийно-спасательное оборудование воздушного судна, обеспечивается при условии:

выполнения предполетного осмотра;
выполнения работ по устранению любых неисправностей, влияющих на безопасность эксплуатации воздушного судна, в полном соответствии с требованиями эксплуатационной документации, указанной в пункте 39 и (или) пункте 43.4 настоящих Авиационных правил, в соответствии с требованиями минимального перечня оборудования или перечня отклонений от конфигурации, в части, применимой в отношении данных неисправностей;

выполнения в полном объеме работ по техническому обслуживанию, согласно программе технического обслуживания, соответствующей требованиям пункта 36 настоящих Авиационных правил;

проведения анализа эффективности утвержденной программы технического обслуживания, соответствующей требованиям главы 6 настоящих Авиационных правил и разработанной в отношении воздушных судов сложной конструкции;

выполнения всех, применимых в отношении данного воздушного судна:
директив летной годности;
эксплуатационных директив, касающихся поддержания летной годности;
требований к поддержанию летной годности, установленных Департаментом по авиации;

обязательных к исполнению распоряжений, издаваемых Департаментом по авиации в качестве немедленной реакции на угрозу в отношении безопасности полетов;

выполнения доработок и ремонтов в полном соответствии с требованиями, изложенными в эксплуатационной документации, указанной в главе 8 настоящих Авиационных правил;

определения политики эксплуатанта по выполнению эксплуатационных бюллетеней, рекомендуемых доработок и (или) работ, связанных с осмотром (проверкой) изделий, в отношении воздушных судов сложной конструкции и иных воздушных судов, используемых для выполнения воздушных перевозок в коммерческой гражданской авиации;

принятия мер по сохранению целостности конструкции в течение всего эксплуатационного ресурса (срока службы);

контроля превышений эксплуатационных ограничений в полете, влияющих на летную годность;

выполнения необходимых контрольных полетов.

28. Любая деятельность по поддержанию летной годности должна осуществляться в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах.

29. Организация, занимающаяся поддержанием летной годности в отношении каждого воздушного судна должна:

разрабатывать и сопровождать программу технического обслуживания, включая, при необходимости, программу надежности;

представлять на утверждение в Департамент по авиации программу технического обслуживания, включая все вносимые в данную программу изменения;

предоставлять эксплуатанту воздушного судна, которое не используется для выполнения воздушных перевозок в коммерческой гражданской авиации, экземпляр или копию программы технического обслуживания данного воздушного судна, включая все вносимые в данную программу изменения;

осуществлять обеспечение выполнения работ по доработкам и текущему ремонту необходимой эксплуатационной документацией;

обеспечивать выполнение работ по техническому обслуживанию согласно утвержденной программы технического обслуживания и наличию свидетельства о техническом обслуживании, оформленного в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах, в отношении всех выполненных работ по техническому обслуживанию;

обеспечивать выполнение требований всех применимых директив летной годности и эксплуатационных директив, касающихся поддержания летной годности;

обеспечивать выполнение всех работ по устранению неисправностей, выявленных при выполнении плановых работ по техническому обслуживанию или по замечанию летного экипажа, в организации по техническому обслуживанию, имеющей сертификат, в соответствии с которым предоставлены полномочия на выполнение данных работ;

обеспечивать, при необходимости, направление воздушного судна в организацию по техническому обслуживанию, имеющую сертификат, в соответствии с которым предоставлены полномочия на выполнение работ по техническому обслуживанию в необходимом объеме;

осуществлять координацию выполнения плановых работ по техническому обслуживанию, координацию выполнения работ согласно директивам летной годности, работ по замене компонентов с ограниченным ресурсом (сроком службы), работ по техническому обслуживанию компонентов с целью обеспечения надлежащего выполнения перечисленных работ;

осуществлять ведение и хранение всей документации по поддержанию летной годности, контроль ведения и архивирование бортовых журналов;

обеспечивать актуализацию документации, содержащей фактические весовые и центровочные характеристики воздушного судна;

обеспечивать проведение работ по измерению массы и определение фактической центровки воздушного судна.

в течение всего эксплуатационного ресурса (срока службы) принимать меры по сохранению целостности конструкции на основании предоставляемых организацией, ответственной за конструкцию типа, путем постоянного обмена информацией по состоянию эксплуатируемой авиационной техники.

30. Требования Департамента по авиации в части, касающейся измерения массы и определения фактической центровки воздушного судна, указаны в приложении 3.

31. С целью исполнения требований, изложенных в настоящих Авиационных правилах допускается заключение в установленном порядке с авиационной организацией, которая является сертифицированным эксплуатантом и не является эксплуатантом данного воздушного судна, договора на оказание услуг по поддержанию летной годности, который содержит положения, определяющие обязательства сторон:

по организации выполнения работ по устранению любых неисправностей, влияющих на безопасность эксплуатации воздушного судна, в полном соответствии с требованиями эксплуатационной документации, указанной в пункте 39 и (или)

пункте 43.4 настоящих Авиационных правил, в соответствии с требованиями перечня минимально необходимого оборудования или перечня допустимых отклонений от конфигурации, в части, применимой в отношении данных неисправностей;

по организации выполнения в полном объеме работ по техническому обслуживанию согласно программе технического обслуживания, соответствующей требованиям пункта 36 настоящих Авиационных правил;

по организации выполнения всех, применимых в отношении данного воздушного судна:

директив летной годности;

эксплуатационных директив, касающихся поддержания летной годности;

требований к поддержанию летной годности, установленных Департаментом по авиации;

обязательных к исполнению распоряжений, издаваемых Департаментом по авиации в качестве немедленной реакции на угрозу в отношении безопасности полетов;

по организации выполнения доработок и ремонтов в полном соответствии с требованиями, изложенными в эксплуатационной документации, указанной в пункте 39 настоящих Авиационных правил;

по соблюдению требований к выполнению работ по техническому обслуживанию воздушного судна исключительно авиационной организацией, сертифицированной в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах;

по содействию в осуществлении функций системы менеджмента качества в соответствии с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах.

32. При условии соблюдения требований действующего законодательства Республики Беларусь, вместо заключения договора, допускается оформление в письменном виде и направление в организацию по техническому обслуживанию, сертифицированную в соответствии с требованиями, изложенными в Авиационных правилах «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», отдельной заявки на выполнение следующих работ по техническому обслуживанию:

разовых работ по внеплановому оперативному техническому обслуживанию, включая выполнение работ по устранению неисправности, необходимость выполнения которых обусловлена незапланированным простоем воздушного судна во внебазовом аэропорту;

разовых работ по техническому обслуживанию компонентов, исключая работы в объеме капитального ремонта.

33. Информация о поддержании летной годности:

33.1. Система информирования о поддержании летной годности предусматривает периодическую и разовую подачу информации:

об отклонениях от нормальной эксплуатации авиационной техники (отказах, дефектах, неисправностях), которые могут оказать влияние на поддержание летной годности;

о выполнении на воздушных судах модификаций, доработок, директив летной годности, сервисных бюллетеней, сервисных писем. Информация об отклонениях от нормальной эксплуатации авиационной техники (отказах, дефектах, неисправностях), которые могут оказать влияние на поддержание летной годности, передается эксплуатантом разработчику (изготовителю) воздушного судна (компонента) и в Департамент по авиации для принятия необходимых действий, своевременных и правильных решений.

33.2. Предусматривается подача:

незамедлительной информации об инцидентах;

срочной (в течение 24 часов) информации о каждом опасном отказе авиационной техники, повлекшем простой воздушного судна и/или повлиявшем на его летную годность;

информации о характерных отказах и неисправностях;

информации о выявленных случаях коррозии воздушного судна;
информации о поступивших директивах летной годности, сервисных бюллетенях (один раз в три месяца).

33.3. Эта информация рассылается с указанием:
регистрационных номеров воздушных судов;
отказавших агрегатов;
наработки их с начала эксплуатации и после последнего ремонта, ресурсов и сроков службы;
причин и условий возникновения отказов и неисправностей авиационной техники или коррозии;
способа устранения отказов и неисправностей авиационной техники или коррозии;
поступивших директив летной годности, сервисных бюллетеней, с отображением применимости или неприменимости данных документов к своему парку воздушных судов, планируемым мероприятиям по их выполнению.

33.4. При работе воздушных судов в аренде за пределами Республики Беларусь, эксплуатант обязан ежемесячно дополнительно к вышеуказанным, предоставлять следующие данные:

наработку воздушного судна (в часах, циклах) за отчетный период;
расшифровку данных объективного контроля;
замечания органов контроля (управлением воздушного движения, авиационной безопасности, инспекции).

33.5. Порядок сообщения об авиационных событиях и процедуры оповещения должностных лиц в целях расследования авиационных происшествий и инцидентов изложен в авиационных правилах Расследования авиационных происшествий и инцидентов.

34. Условия поддержания летной годности воздушного судна при превышении эксплуатационных ограничений в полете.

34.1. Эксплуатант устанавливает порядок расшифровки и использования средств объективного контроля, которые позволяют выявить превышение в полете основных эксплуатационных ограничений, влияющих на летную годности.

34.2. Программа технического обслуживания предусматривает контроль воздушного судна, 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 Департамент по авиации и разработчика типа с указанием даты, серийных (заводских), регистрационных номеров ВС, наработку с начала эксплуатации (после последнего ремонта), причин и последствий, предлагаемого способа восстановления летной годности.

35. Требования к поддержанию летной годности воздушных судов, выполняющих полеты ETOPS:

35.1. Полеты увеличенной дальности воздушного судна с двумя газотурбинными силовыми установками осуществляется только в том случае, если Департамент по авиации выдал эксплуатанту конкретное разрешение на производство полетов.

35.2. При этом эксплуатант должен предоставить в Департамент по авиации документацию, подтверждающую:

сертификацию данного типа воздушного судна для полетов по ETOPS;
надежность двигательной системы;
порядок технического обслуживания;
практику производства полетов, порядок выпуска воздушного судна в полет;
программу подготовки экипажей;

программу подготовки инженерно-технического состава;
все другие необходимые документы.

35.3. Эксплуатант должен обеспечить общий уровень безопасности производства полетов с учетом каждого конкретного маршрута, по которому будут выполняться полеты, а также ожидаемых эксплуатационных условий и расположение соответствующих запасных аэродромов на маршруте.

35.4. Действующая программа технического обслуживания конкретного типа воздушного судна должна быть составлена таким образом, чтобы предусмотреть исключение возможности проявления инженерно-техническим персоналом таких ошибок, которые могут иметь опасные и катастрофические последствия при выполнении полетов увеличенной дальности (например, замену топлива регулирующей аппаратуры и заправку маслом на обоих двигателях одним и тем же лицом).

35.5. Утвержденная программа должна иметь четкое определение процедур технического обслуживания и проверок надежности работы критических систем и агрегатов с целью предотвращения их отказов в полете.

35.6. По ведению бортовых журналов должен быть предусмотрен порядок их просмотра и заполнения в целях обеспечения надлежащего выполнения процедур, предусмотренных перечнем минимального оборудования – отложенных видов работ и соблюдения порядка проверки систем.

35.7. Каждый эксплуатант должен разработать руководство, предназначенное для исполнения персоналом, связанным с подготовкой и выполнением полетов по ETOPS. Основой для разработки «Руководства по техническому обслуживанию при выполнении полетов по 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.

35.8. Программа контроля за расходом масла должна учитывать рекомендации Разработчика силовых установок и предусматривать незамедлительное реагирование на тенденции, связанные с расходом масла. Количество дозаправляемого масла в аэропортах вылета воздушных судов, выполняющих полеты ETOPS, должно рассматриваться в увязке со средним эксплуатационным расходом. Контроль должен носить непрерывный характер и учитывать количество масла, дозаправляемого в аэропорту вылета.

35.9. Если для выполнения полетов по ETOPS предусматривается использование вспомогательной силовой установки, то ее расход масла также следует учитывать в указанной программе.

36. Программа технического обслуживания:

36.1. Эксплуатант обеспечивает наличие утвержденной государством регистрации программы технического обслуживания, которая используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и содержит информацию, предусмотренную в пункте 36.4. При разработке и применении эксплуатантом программы технического обслуживания учитываются аспекты человеческого фактора.

36.2. Организация выполнения работ по техническому обслуживанию каждого воздушного судна должна осуществляться в полном соответствии с программой технического обслуживания.

36.3. Программа технического обслуживания, включая все вносимые в нее последующие изменения, подлежат утверждению Департаментом по авиации.

36.4. Содержание программы технического обслуживания должно обеспечивать соответствие:

указаниям, содержащимся в документации, издаваемой Департаментом по авиации;
указаниям по поддержанию летной годности, содержащимся:

в документации, издаваемой организациями, ответственными за разработку и изготовление авиационной техники, держателями сертификатов типа, ограниченных

сертификатов типа, дополнительных сертификатов типа, и держателями эквивалентных вышеуказанным документов, держателями разрешений на выполнение сложного ремонта; в применимых нормах летной годности в отношении стандартных изменений типовой конструкции или типовых текущих ремонтов;

в документации, издаваемой эксплуатантом воздушного судна или организацией, занимающейся поддержанием летной годности с целью разработки и предложения дополнительных/альтернативных указаний или инструкций по поддержанию летной годности, при соблюдении следующих условий:

данные указания или инструкции должны быть утверждены в Департаменте по авиации;

согласно данным указаниям или инструкциям не вносятся изменения в интервалы выполнения работ, указанных в пункте 36.5 настоящих Авиационных правил, если выполнение данных работ влияет на безопасность полетов, за исключением случаев, когда интервалы выполнения работ допускается увеличивать на основании результатов проверки, проводимой в соответствии с положениями пункта 36.6 настоящих Авиационных правил, с условием последующего непосредственного утверждения в соответствии с пунктом 36.3 настоящих Авиационных правил;

программа технического обслуживания должна основываться на информации о планировании технического обслуживания, предоставляемой государством разработчика или организацией, ответственной за типовую конструкцию, и любом дополнительном соответствующем опыте.

36.5. Программа технического обслуживания должна содержать в полном объеме подробные сведения в отношении работ по техническому обслуживанию, подлежащих выполнению, включая отдельные работы по техническому обслуживанию, связанные с условиями и особенностями эксплуатации с учетом ежегодного предполагаемого использования воздушного судна. Подробные сведения в отношении работ должны содержать периодичность их выполнения. Работы по техническому обслуживанию и их периодичность, установленные в качестве обязательных при утверждении типовой конструкции, указываются в качестве таковых.

36.6. Программа технического обслуживания воздушного судна сложной конструкции, должна включать в себя программу надежности.

36.7. Содержание программы технического обслуживания подлежит периодической проверке и необходимой последующей актуализации, по результатам которой должна обеспечиваться обоснованность программы технического обслуживания в отношении:

результатов анализа опыта эксплуатации воздушного судна;

действующих указаний Департамента по авиации;

действующих указаний по выполнению работ по техническому обслуживанию, изданных впервые или измененных организациями, ответственными за разработку и изготовление авиационной техники, держателями сертификатов типа, дополнительных сертификатов типа или иными организациями, уполномоченными в установленном порядке на издание таких указаний.

36.8. Программа технического обслуживания легкого воздушного судна первой категории, сверхлегкого воздушного судна, которые не используются в коммерческой гражданской авиации, должна соответствовать:

минимальной программе проверок, приведенной в пункте 36.12 настоящих Авиационных правил, в объеме, соответствующем экземпляру летательного аппарата; или требованиям, приведенным в пунктах 36.4 и 36.5 настоящих Авиационных правил, при условии, что программа технического обслуживания обеспечивает соблюдение минимальной программы проверок, приведенной в пункте 36.12 настоящих Авиационных правил.

36.9. Программа технического обслуживания легкого воздушного судна первой категории, сверхлегкого воздушного судна, которые не используются в коммерческой гражданской авиации, должна учитывать все обязательные требования к поддержанию летной годности, включая:

требования директив летной годности;

требования, установленные указаниями по поддержанию летной годности в части ограничений, применяемых в отношении летной годности;

специальные требования к техническому обслуживанию, содержащиеся в карте данных сертификата типа.

36.10. Программа технического обслуживания легкого воздушного судна первой категории, сверхлегкого воздушного судна, который не используется в коммерческой гражданской авиации, должна в полном объеме определять дополнительные работы по техническому обслуживанию, подлежащие выполнению в соответствии с особенностями типа и конфигурации летательного аппарата, условиями и особенностями его эксплуатации, с учетом:

фактически установленного на летательном аппарате бортового оборудования;

выполненных на летательном аппарате доработок;

выполненных на летательном аппарате ремонтов;

наличия установленных ресурсных компонентов и компонентов, критических в отношении безопасности полетов;

рекомендаций по техническому обслуживанию, включая установленные интервалы между капитальными ремонтами, рекомендации эксплуатационных бюллетеней, эксплуатационных писем и другой эксплуатационной информации, имеющей рекомендательный характер;

применимых эксплуатационных директив и требований в части, касающейся выполнения периодической проверки определенного бортового оборудования;

наличия особых разрешений в отношении эксплуатации;

возможности выполнения работ по техническому обслуживанию пилотом, который является владельцем летательного аппарата.

36.11. Содержание программы технического обслуживания легкого воздушного судна первой категории, сверхлегкого воздушного судна, которые не используются в коммерческой гражданской авиации, подлежит периодической проверке не реже, чем один раз в год. Данная проверка должна проводиться владельцем либо организацией, занимающейся поддержанием летной годности.

36.12. В отношении легкого воздушного судна первой категории, сверхлегкого воздушного судна, которые не используются в коммерческой гражданской авиации, за исключением дирижаблей, минимальная программа проверок, указанная в пункте 36.8 настоящих Авиационных правил, устанавливает:

требования к соблюдению следующих интервалов проверок:

для самолета – 100 часов наработки или один год срока службы, что наступит ранее, с установлением допуска плюс 10 часов наработки или плюс один месяц срока службы при условии отсчета последующего выполнения от первоначально установленного значения наработки (срока службы);

для планера, мотопланера, воздушного шара – один год срока службы с установлением допуска плюс один месяц срока службы при условии отсчета последующего выполнения от первоначально установленного значения срока службы;

требования к перечню подлежащих к выполнению работ, который предусматривает наличие:

работ по обслуживанию в соответствии с требованиями организации, ответственной за типовую конструкцию;

проверок состояния маркировки и обозначений;

проверок выполнения и результатов взвешиваний;

проверок работоспособности ответчика (если установлен);

проверок работоспособности приемников полного и статического давления;

проверок мощности, оборотов и температуры двигателя, исправности магнето, элементов топливной системы, системы смазки самолетов;

работ по опробованию двигателя самолетов, согласно установленной процедуре, при наличии систем автоматического управления двигателем;

проверок состояния и надежности крепления элементов конструкции, систем и компонентов самолетов, относящихся к следующим зонам, системам или частям:

- планер;
- пассажирская кабина и кабина пилота;
- шасси;
- крыло и центроплан;
- система управления;
- оперение;
- приборное и радиоэлектронное оборудование;
- электрооборудование;
- силовая установка;
- муфты и коробки приводов;
- воздушные винты;
- другие системы, в том числе баллистические спасательные системы;

проверок состояния и надежности крепления элементов конструкции, систем и компонентов воздушных шаров, относящихся к следующим зонам, системам или частям:

- оболочка;
- горелка;
- корзина;
- емкости для топлива;
- приборы и бортовое оборудование;

проверок состояния и надежности крепления элементов конструкции, систем и компонентов газовых аэростатов, относящихся к следующим зонам, системам или частям:

- оболочка;
- корзина;
- приборы и бортовое оборудование.

36.13. Программа технического обслуживания дирижабля должна соответствовать требованиям, изложенным в пунктах 36.4 и 36.5 настоящих Авиационных правил.

36.14. Требования к содержанию программы технического обслуживания и программе надежности указаны в приложении 1.

36.15. По мере эксплуатации воздушного судна, накопления наблюдений и эксплуатационного опыта, программа технического обслуживания постоянно подвергается изменению. Ответственность за разработку изменений к программе технического обслуживания несут совместно Разработчик (ответственная организация за конструкцию типа) и эксплуатант путем постоянного обмена информацией по состоянию эксплуатируемой авиационной техники и принятия мер по сохранению целостности конструкции в течение всего эксплуатируемого ресурса (срока службы).

37. Оценка целостности конструкции:

37.1. Непрерывность оценки целостности конструкции воздушного судна 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 воздушных судов, а также их коррозионного состояния.

37.2. Выявление и устранение очагов коррозии производится по методам, опубликованным в технологиях ремонта и технического обслуживания типа воздушного судна с применением, в необходимых случаях, материалов и веществ, замедляющих коррозию.

37.3. В зависимости от выявленных в ходе технического обслуживания коррозионных повреждений конструкции и в целях поддержания летной годности воздушного судна, необходимо реализовать одну из следующих процедур:

если повреждение конструкции вследствие коррозии не выходит за рамки ограничений, оговоренных действующей документацией, очаг коррозии необходимо

устранить, применяя соответствующие технологические указания и инструкции. Периодичность контроля таких повреждений определяется действующей программой технического обслуживания;

если коррозионное повреждение требует профилактического ремонта конструкции, выходящего за рамки ограничений, предусмотренных эксплуатационной и типовой документацией для данного типа воздушного судна, такое повреждение необходимо устранять по документации, представленной Разработчиком и согласованной в Департаменте по авиации. Периодичность контроля таких мест конструкции может быть чаще, чем предусмотрено эксплуатационной и типовой документацией. В таком случае эксплуатант обязан провести внеочередную проверку таких мест конструкции на всех эксплуатируемых им воздушных судах данного типа;

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 периодического контроля.

37.4. Эксплуатант обязан вести учет данных о коррозионных повреждениях каждого конкретного воздушного судна и методах их устранения. Кроме того, эксплуатант обязан разрабатывать, по результатам проведенного им анализа, процедуры контроля за поврежденными зонами и вносить соответствующие изменения в программу технического обслуживания, после получения согласования с Департаментом по авиации.

37.5. Экземпляры всех поправок к программе технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям и лицам, которым была предоставлена программа технического обслуживания.

38. Директивы летной годности:

38.1. Директивы летной годности издаются уполномоченными органами в области гражданской авиации государств держателей Сертификата типа авиационной техники (Разработчик), государств регистрации и государств эксплуатантов воздушных судов. Основанием для издания директив летной годности является информация об отклонениях о нормальной эксплуатации авиационной техники, которую эксплуатанты обязаны своевременно предоставлять авиационным властям в установленном порядке. Если другое не предписано Департаментом по авиации, эксплуатант должен обеспечить выполнение любой директивы летной годности, изданной уполномоченным органом в области гражданской авиации государства разработчика типа воздушного судна, в полном соответствии с содержащимися в ней требованиями.

38.2. Директивы летной годности, изданные уполномоченными органами в области гражданской авиации государств держателей Сертификата типа (Разработчика) авиационной техники, международного авиационного комитета или государств регистрации воздушных судов являются обязательными для всех авиационных организаций и эксплуатантов Республики Беларусь в сроки, установленные в директивах. Для ввода в действие таких директив каких-либо иных указаний не требуется.

38.3. Департамент по авиации может инициировать меры, связанные с изменением норм летной годности, которые требуют доработок. Исполнение таких доработок является обязательным для всех авиационных организаций и эксплуатантов воздушных судов, зарегистрированных в Республике Беларусь в сроки, установленные в доработке, с докладом об исполнении в Департамент по авиации. Порядок выдачи и выполнения, а также ответственность должностных лиц за своевременность и полноту выполнения директив летной годности и доработок определяется документом авиационной организации, содержание которого не должно противоречить вышеуказанным требованиям.

38.4. Эксплуатант обязан иметь действующую систему предоставления в Департамент по авиации периодической информации о выполненных директивах летной годности и эксплуатационных бюллетенях по всем имеющимся типам воздушных судов (периодичность предоставления информации не реже одного раза в три месяца).

Информация, представляемая в Департамент по авиации, должна включать в себя перечень поступивших директив летной годности, сервисных бюллетеней по имеющимся типам воздушных судов с отображением информации о применимости или неприменимости к парку воздушных судов.

38.5. В случае использования воздушного судна, которое не относится к категории воздушных судов сложной конструкции, в гражданской авиации общего назначения, владелец воздушного судна предоставляет вышеуказанную информацию при продлении сертификата летной годности воздушного судна.

38.6. Отмену или перенос сроков выполнения директив летной годности по всем типам воздушных судов может осуществлять только полномочный орган в области гражданской авиации выпустивший данную директиву летной годности.

38.7. Эксплуатантам любых типов гражданских воздушных судов категорически запрещается самостоятельно переносить (продлевать) сроки выполнения директив летной годности. Воздушное судно с просроченным сроком исполнения директивы летной годности считается несоответствующим нормам летной годности и эксплуатация такого воздушного судна запрещается.

39. Эксплуатационная документация по выполнению доработок и текущих ремонтов:

39.1. Оценка повреждений конструкции, а также выполнение доработок и (или) текущих ремонтов должны производиться на основании соответствующих указаний, которые содержатся:

в эксплуатационной документации воздушного судна, двигателя, воздушного винта, компонента;

в эксплуатационной документации, разработанной конструкторской организацией, уполномоченной осуществлять деятельность по конструированию в области гражданской авиации;

в применимых нормах летной годности в отношении стандартных изменений типовой конструкции или типовых текущих ремонтов.

39.2. Вся вышеуказанная документация, применимые нормы летной годности должны быть введены в действие Департаментом по авиации на территории Республики Беларусь.

40. Учет в отношении поддержания летной годности:

40.1. После выполнения любых работ по техническому обслуживанию, но не позднее 30 дней с даты их окончания, свидетельство о техническом обслуживании, оформленное в отношении данных работ в соответствии с пунктом 61 главы 8 настоящих Авиационных правил, подлежит внесению в документацию по учету поддержания летной годности воздушного судна.

40.2. Документация по учету поддержания летной годности воздушного судна должна включать в себя:

формуляр воздушного судна или его аналог;

формуляр (формуляры) авиационного двигателя (авиационных двигателей), или учетные карточки модулей авиационного двигателя (авиационных двигателей), или их аналоги;

формуляр (формуляры) вспомогательной силовой установки, или учетные карточки модулей вспомогательной силовой установки, или их аналоги;

формуляр (формуляры) воздушного винта (воздушных винтов) или его (их) аналог (аналоги);

учетные карточки компонентов с ограниченным ресурсом (сроком службы);

бортовой журнал воздушного судна, если предусмотрен в соответствии с пунктом 41 главы 6 настоящих Авиационных правил.

40.3. В формуляр воздушного судна должны быть внесены сведения о типе и государственном регистрационном знаке воздушного судна, а также дата и значения наработки воздушного судна в летных часах, и (или) летных циклах, и (или) посадках.

40.4. Документация по учету поддержания летной годности воздушного судна должна содержать актуализированные сведения:

- о выполнении директив летной годности, обязательных к исполнению распоряжений, издаваемых Департаментом по авиации в качестве немедленной реакции на угрозу в отношении безопасности полетов;
- о выполнении доработок и текущих ремонтов;
- о соблюдении программы технического обслуживания;
- о ресурсах (сроках службы) компонентов с ограниченным ресурсом (сроком службы);
- о результатах определения массовых и центровочных характеристик;
- о перечне работ по техническому обслуживанию, срок выполнения которых перенесен.

40.5. В соответствующий формуляр авиационного двигателя, вспомогательной силовой установки или формуляр воздушного винта, или в соответствующую учетную карточку модуля авиационного двигателя или компонента с ограниченным ресурсом (сроком службы), в дополнение к свидетельству о техническом обслуживании компонента, должны быть внесены следующие сведения, касающиеся установки любого компонента:

- идентифицирующие данные установленного компонента;
- сведения о типе, серийном (заводском) номере и государственном регистрационном знаке воздушного судна, типе, серийном (заводском) номере авиационного двигателя, вспомогательной силовой установки или воздушного винта, или компонента с ограниченным ресурсом (сроком службы), на которое (который) был установлен данный компонент, включая соответствующие ссылки в отношении установки и снятия компонента;
- сведения о дате установки с указанием суммарной наработки и (или) срока службы установленного компонента;
- сведения, перечисленные в пункте 40.4, касающиеся установленного компонента.

40.6. Физическое или юридическое лицо, занимающееся деятельностью по поддержанию летной годности, соответствующим требованиям главы 6, должно обеспечить надлежащее ведение документации по учету поддержания летной годности и предоставление, по запросу, данной документации в Департамент по авиации.

40.7. Физическое или юридическое лицо, занимающееся деятельностью по поддержанию летной годности, соответствующим требованиям главы 6 должно обеспечить надлежащее хранение документации в течение сроков, установленных в соответствии положениями пунктов 40.8–40.13 настоящих Авиационных правил.

40.8. Производственно-техническая документация, на выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна и любого компонента, в том числе с ограниченным ресурсом (сроком службы), установленного на данное воздушное судно, должна храниться до момента получения оформленной производственно-технической документации на очередное выполнение работ по техническому обслуживанию эквивалентного вида и объема, но не менее 36 месяцев с даты оформления соответствующего свидетельства о техническом обслуживании.

40.9. Документация, которая содержит сведения о суммарной наработке и сроке службы воздушного судна и всех установленных на данное воздушное судно компонентов с ограниченным ресурсом (сроком службы), должна храниться не менее 12 месяцев с даты полного вывода из эксплуатации воздушного судна или компонента соответственно.

40.10. Документация, которая содержит сведения о наработке (сроке службы) компонента с ограниченным ресурсом (сроком службы) после предыдущего выполнения работ в объеме планового технического обслуживания должна храниться до момента получения оформленной производственно-технической документации на очередное выполнение работ по техническому обслуживанию эквивалентного вида и объема.

40.11. Документация, которая содержит сведения о выполнении программы технического обслуживания, включая сведения, которые позволяют установить

соблюдение программы технического обслуживания, должна храниться до момента обновления сведений о выполненных плановых работах по техническому обслуживанию сведениями о выполнении очередных работ эквивалентного вида и объема.

40.12. Документация, которая содержит сведения о выполнении директив летной годности, применимых к воздушному судну или компоненту, должна храниться не менее 12 месяцев с даты полного вывода из эксплуатации воздушного судна или компонента соответственно.

40.13. Документация, которая содержит сведения о выполнении доработок и текущих ремонтов воздушного судна, двигателя, вспомогательной силовой установки, воздушного винта и любого компонента, критического по отношению к безопасности полетов, должна храниться не менее 12 месяцев с даты полного вывода из эксплуатации воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или компонента соответственно.

41. Бортовой журнал воздушного судна:

41.1. При использовании воздушного судна в коммерческой гражданской авиации, в дополнение к соблюдению требований, изложенных в пункте 40, эксплуатант воздушного судна должен обеспечить ведение бортового журнала воздушного судна, или его эквивалента, который содержит:

сведения о выполнении каждого полета в объеме, необходимом для обеспечения безопасности полетов;

свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна в отношении предыдущего выполнения работ по техническому обслуживанию;

справка о выполнении технического обслуживания воздушного судна, которая содержит сведения об очередном выполнении плановых работ по техническому обслуживанию воздушного судна, если иное не согласовано со Департаментом по авиации в части наличия и хранения таких сведений в другой документации;

сведения обо всех отложенных работах по устранению неисправностей, влияющих на эксплуатацию воздушного судна, срок выполнения которых перенесен;

любые необходимые инструкции в отношении технической поддержки и организации выполнения работ по техническому обслуживанию.

41.2. Форма и порядок ведения бортового журнала, включая последующие вносимые изменения, подлежат согласованию Департаментом по авиации.

41.3. Эксплуатант воздушного судна должен обеспечить хранение бортового журнала или его эквивалента в течение 36 месяцев с даты внесения в него последней записи.

42. Передача документации по учету поддержания летной годности:

42.1. В случае передачи воздушного судна в постоянное использование другому физическому или юридическому лицу, эксплуатант воздушного судна должен обеспечить передачу документации на воздушное судно данному физическому или юридическому лицу в объеме, указанном в пунктах 40 и 41 (если применимо) настоящих Авиационных правил.

42.2. Эксплуатант воздушного судна должен обеспечить в полном объеме передачу документации, указанной в пункте 40, в организацию, занимающуюся поддержанием летной годности в случае заключения договора в соответствии с пунктом 14 или 16 главы 4 настоящих Авиационных правил.

42.3. Документация, переданная в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 42.1 и подпункте 42.2, должна храниться в течение сроков, установленных в соответствии с положениями пунктов 40.8–40.13.

43. Организационно-распорядительная документация в системе поддержания летной годности:

43.1. В состав организационно-распорядительной документации входят следующие виды документов:

организационные (положения, уставы, инструкции, правила и т. п.);

распорядительные (приказы по основной деятельности, указания, постановления, решения и т. п.);

справочно-информационные (протоколы, акты, планы работ, докладные и объяснительные записки, служебные письма, доклады, отчеты, справки, обзоры, договоры и др.).

43.2. Комплекс организационно-распорядительной документации, устанавливающий организационные, нормативные, технические и иные правила эксплуатации авиационной техники и ее технического обслуживания и ремонта, именуется эксплуатационной (ремонтной) документацией или. В свою очередь, эксплуатационная (ремонтная) документация подразделяется на:

общую (для всех типов воздушных судов);

типовую (для определенного типа воздушного судна);

пономерную (для конкретных экземпляров воздушных судов);

производственно-техническую.

43.3. К общей эксплуатационной документации относятся документы государственных и отраслевых стандартов, документы Департамента по авиации и авиапредприятий по отдельным общим вопросам организации и обеспечения технического обслуживания и ремонта авиационной техники.

43.4. Типовая эксплуатационная документация включает документы, регламентирующие эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт конкретных типов авиационной техники, определяющие вопросы их технологического и информационного обеспечения. К основным видам типовой эксплуатационной документации относятся:

руководство по летной эксплуатации воздушного судна, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

руководства (инструкции) по технической эксплуатации самолета (вертолета), двигателя, комплектующего изделия, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

документ по планированию технического обслуживания (регламент технического обслуживания), разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

технологические указания по выполнению работ на авиационной технике, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

руководство по загрузке и центровке, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

руководство по ремонту воздушного судна, двигателя, изделия, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

типовой минимальный перечень оборудования, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

документы Департамента по авиации и авиапредприятий по вопросам организации и обеспечения технического обслуживания и ремонта конкретных типов авиационной – разработчик: Департамент по авиации;

директивы по летной годности, издаются государством разработчика, регистрации воздушного судна, эксплуатанта;

эксплуатационные бюллетени, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

альбомы электросхем, основных сочленений и ремонтных допусков, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

каталог деталей и узлов изделия, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники;

нормы расхода запасных частей и материалов, разрабатывается организацией, ответственной за разработку и изготовление авиационной техники.

43.5. Эксплуатант должен вести контрольные и рабочие экземпляры регламентов технического обслуживания, технологических указаний (руководств по технической эксплуатации воздушных судов, двигателей, изделий), пооперационных и поэтапных ведомостей и т. п. Изменения в контрольные и рабочие экземпляры указанных документов вносят не позднее 15 суток с момента поступления извещения о корректировке. В экстренных случаях изменения вносят немедленно во все экземпляры, включая рабочие. Порядок хранения, выдачи и использования контрольных и рабочих экземпляров эксплуатационной документации, внесения изменений в них, а также ответственность должностных лиц за состояние эксплуатационной документации в подразделениях авиапредприятия определяется документом эксплуатанта.

43.5.1. Пономерная документация:

43.5.1.1. Документация, предназначенная для оформления государственной регистрации и годности каждого воздушного судна к полетам, учета наработки и технического состояния судна (двигателя, комплектующего изделия), его приема и передачи относится к пономерной, действительной только для данного экземпляра воздушного судна, зарегистрированного на заводе-изготовителе под определенным номером.

43.5.1.2. Пономерная документация включает документы, выдаваемые Департаментом по авиации и изготовителем авиационной техники. К документам Департамента по авиации относят свидетельство о государственной регистрации гражданского воздушного судна, удостоверение (сертификат) о годности гражданского воздушного судна к полетам, разрешение на эксплуатацию радиостанций, свидетельство по шуму на местности, страховое свидетельство. Изготовители авиационной техники выдают формуляры на воздушное судно и двигатели, паспорта и этикетки на комплектующие изделия, таблицы нивелировочных данных, тарифовочные графики регистраторов режимов полета. Формуляр силовых элементов планера (карту прочности) выдает ремонтное предприятие после первого ремонта воздушного судна. При отсутствии, некомплектности или неправильном оформлении пономерной документации выпускать воздушное судно в полет запрещается.

43.5.1.3. Свидетельство о государственной регистрации гражданского воздушного судна, удостоверение о годности гражданского воздушного судна к полетам выдает Департамент по авиации на основании акта проверки технического состояния.

43.5.1.4. Формуляры и паспорта изделий авиационной техники, выдаваемые заводами-изготовителями, являются основными документами для учета наработки и технического состояния авиационной техники. Эксплуатировать изделия авиационной техники без формуляра (паспорта) запрещается. Формуляры, паспорта и этикетки хранятся комплектно на каждое воздушное судно и изымаются с места хранения только при перегонке ВС к месту проведения технического обслуживания, в ремонт или передаче ВС другому владельцу. При эксплуатации ВС с временных аэродромов порядок хранения формуляров, паспортов и этикеток определяется документом авиапредприятия.

43.5.1.5. Физическое или юридическое лицо несет ответственность за правильное ведение записей в формулярах в соответствии с приведенными в формуляре правилами. Основанием для записей служат:

- справки о работе авиационной техники в полете;
- карты-наряды и наряды на техническое обслуживание;
- карточки учета ресурса ВС и его изделий (а также другие формы учета, в том числе на машинных носителях информации);
- документы, подтверждающие выполнение доработок, осмотров, переоборудования, ремонта, других работ.

Записи должны быть четкими, однозначными, аккуратными и достоверными. При внесении, в случае необходимости, исправлений должны обеспечиваться сохранность и разборчивость первоначальной записи. Исправления заверяются подписью ответственного лица. Записи в паспорте о ремонте и доработках производят в предприятиях, где проводились работы. Выполнение работ подтверждают подписью,

печатью ответственного лица. При установке на воздушное судно однотипных изделий индикации пространственного положения, скорости и высоты полета, положения механизмов систем управления и т. п. – в паспорт изделия вносят запись о месте его установки (принадлежности к каналу системы). Записи в формуляры воздушного судна, двигателей и паспорта изделий о выполнении работ, предусмотренных регламентом оперативного технического обслуживания, не вносят.

43.5.1.6. Сведения о налете и наработке в формулярах воздушного судна и двигателей указывают суммарные за месяц, а также на момент передачи воздушного судна на периодическое обслуживание. В паспортах комплектующих изделий сведения о наработке указывают при замене изделий.

43.5.1.7. Если в формуляре изделия использованы все места того или иного раздела, то заводят продолжение формуляра по форме, не отличающейся от заполненного. На титульном листе продолжения формуляра должно быть записано «Продолжение», а на титульном листе заполненного формуляра «Заведено продолжение» (указывают дату). Указанные записи заверяют подписью лица, имеющего необходимые полномочия, и печатью. В продолжение формуляра вносят из заполненного формуляра итоговые (на момент заведения продолжения) записи о наработке воздушного судна или его оборудования (наработка, количество посадок, циклов и т. п.), количестве ремонтов и др. Продолжение формуляра является обязательным приложением к заполненному формуляру и без него не имеет силы официального документа. Продолжение формуляра должно быть прошнуровано и опечатано. При использовании интегрированных компьютерных систем, обеспечивающих ведение пономерной документации в объеме соответствующих формуляров (паспортов) на машинных носителях, разрешается изымать из движения внутри эксплуатационного предприятия паспорта и хранить их в отдельном помещении. При внесении записей в электронный формуляр (паспорт) необходимо использовать электронные коды (пароли, учетные записи) лиц, имеющих соответствующие полномочия. Оформление формуляров на бумажных носителях должно производиться не реже одного раза в месяц. Оформление формуляров (паспортов) может осуществляться путем вклейки приложений в виде распечаток ЭВМ. В указанном случае формат распечаток и форма представления информации в них должны быть идентичными соответствующим разделам формуляра (паспорта).

43.5.1.8. При утере формуляра (паспорта, этикетки) проверяют техническое состояние изделия авиационной техники, формуляр (паспорт, этикетка) которого утрачен, и расследуют факт утери. Дубликат формуляра на воздушное судно (авиадвигатель) выдает авиапредприятие (ремонтное предприятие) на основании акта комиссии, признавшей пригодность изделия (на которое утрачен формуляр) к дальнейшей эксплуатации. Дубликат паспорта (этикетки) на комплектующее изделие оформляет специалист, имеющий необходимые полномочия (состав указанных лиц определяется документом авиапредприятия), после определения технического состояния соответствующего изделия и возможности его дальнейшей эксплуатации. Слово «Дубликат» записывают на титульном листе формуляра (паспорта, этикетки). В дубликат документа вписывают характеристики изделия, установленные при расследовании факта утери, включая наработку, даты выполнения технического обслуживания и ремонта.

43.5.1.9. Ведение формуляра силовых элементов планера воздушного судна возлагается на конкретного специалиста.

43.5.1.10. Физическое или юридическое лицо несет ответственность за правильность оформления, внесение изменений и дополнений в судовую документацию. Состав пономерной и судовой документации определяется Департаментом по авиации. Вылет без судовых документов на борту воздушного судна запрещен.

43.5.2. Производственно-техническая документация:

43.5.2.1. Производственно-техническая документация используется для планирования, учета информации, составления различного рода отчетов по эксплуатации АТ и производственно-хозяйственной деятельности. Виды и формы производственно-технических документов, порядок их разработки, ведения, оформления

и представления определяются соответствующими решениями государственных органов и авиапредприятия. Производственно-технические документы, применяемые при техническом обслуживании и ремонте авиационной техники, классифицируют по направлениям производственной деятельности, назначению (учетные, информационные, отчетные) и виду (ведомости, журналы, акты, справки, перечни, задания, заказы и т. д.).

43.5.2.2. Производственно-техническая документация по основным направлениям деятельности включает документы:

- по авиационной технике (наличие, состояние, движение, ресурсы);
- по надежности авиационной техники (анализы, технические и рекламационные акты, доработки, учет отказов и неисправностей);
- по авиационно-технической подготовке и допуску к техническому обслуживанию;
- по охране труда и окружающей природной среды;
- по планированию (техничко-экономическое, производственное);
- по техническому обслуживанию авиационной техники; сдаче ее в ремонт и получению из ремонта, системе управления эффективностью и качеством технического обслуживания;
- по обеспечению технического обслуживания, нормированию труда и расхода имущества.

43.5.2.3. Основным документом учета и оформления работ по техническому обслуживанию авиационной техники являются карта-наряд на оперативное или периодическое техническое обслуживание и свидетельство о техническом обслуживании, выдаваемое в соответствии с пунктом 61 главы 8 или Авиационными правилами «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов». Карта-наряд выдается непосредственному руководителю работ техническому обслуживанию с регистрацией в журнале учета карт-нарядов. К карте-наряду в необходимых случаях прилагают другие учетно-регистрационные документы (пооперационные ведомости, карты замеров, наряд на дефектацию и т. д.), о чем указывают в карте-наряде. Выполнение работы, группы работ и полного их комплекса должно подтверждаться в карте-наряде и прикладываемых к ней документах подписями исполнителей и контролирующих лиц. Непосредственный руководитель работ техническому обслуживанию сдает оформленную карту-наряд и приложенные к ней документы для регистрации, обработки и хранения.

43.5.2.4. Физическое или юридическое лицо, занимающееся поддержанием летной годности должно располагать применимой актуализированной эксплуатационной документацией в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 39 и пункте 43, и использовать данную документацию при выполнении функций по поддержанию летной годности, указанных в главах 4–9 настоящих Авиационных правил.

43.5.2.5. Эксплуатационная документация, указанная в пункте 39 и пункте 43 настоящих Авиационных правил, должна быть предоставлена эксплуатантом или владельцем воздушного судна на основании соответствующих положений договора, заключенного с эксплуатантом или владельцем воздушного судна. В данном случае, организация, занимающаяся поддержанием летной годности должна обеспечить хранение эксплуатационной документации в течение всего периода действия данного договора, за исключением случаев, указанных в настоящих Авиационных правилах.

43.5.2.6. В отношении воздушных судов, которые не используются для выполнения воздушных перевозок в коммерческой гражданской авиации, организации, занимающаяся поддержанием летной годности разрешается разработать обобщенную программу технического обслуживания с целью последующей первоначальной сертификации или расширении перечня разрешенных работ при отсутствии договора.

43.5.2.7. Разработка обобщенной программы технического обслуживания в соответствии с положениями, изложенными в подпункте 43.5.2.6, не исключает необходимости разработки программы технического обслуживания в полном соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 36 и 37, в установленные сроки

до момента осуществления организацией, занимающейся поддержанием летной годности полномочий.

44. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (РРТО):

44.1. В случае использования воздушного судна в коммерческой гражданской авиации эксплуатант должен обеспечить наличие руководства по регулированию технического обслуживания, которое содержит:

заявление, подписанное ответственным руководителем, подтверждающее, что при осуществлении своей деятельности данная авиационная организация обязуется непрерывно соблюдать требования, изложенные в главах 5–9 настоящих Авиационных правил, и процедуры, изложенные в данном руководстве;

перечень выполняемых данной организацией работ в объеме сертификации;

имена, обязанности административно-управленческого персонала, ответственного за проведение политики в области поддержания летной годности, а также лиц, нанятых для обеспечения проведения всех работ по техническому обслуживанию в соответствии с Руководством РРТО;

графическую схему организационной структуры авиационной организации, которая отображает подчиненность и распределение ответственности лиц, ответственных за проведение политики в области поддержания летной годности, а также лиц, нанятых для обеспечения проведения всех работ по техническому обслуживанию в соответствии с Руководством РРТО;

общее описание и местоположение административных помещений организации;

процедуры, обеспечивающие соблюдение авиационной организацией требований главы 3 настоящих Авиационных правил;

порядок внесения изменений в руководство по поддержанию летной годности;

перечень утвержденных программ технического обслуживания, в отношении которых авиационная организация осуществляет свою деятельность.

44.2. Руководство по регулированию технического обслуживания, включая все вносимые в содержание данного руководства изменения, должно быть согласовано Департаментом по авиации.

В случае, когда организация по техническому обслуживанию находится в структуре эксплуатанта, допускается разработка документа, включающего требования как РРТО, так и РПТО и оно должно быть издано одним документом – РРПТО.

44.3. Требования к содержанию руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания указаны в приложении 2.

45. Контрольные полеты и руления:

45.1. Контрольный полет (облет) воздушного судна производят для проверки работы систем и изделий, которая не может быть выполнена на земле, а также для продления срока действия удостоверения (сертификата) о годности воздушного судна к полетам после перерыва в полетах более трех месяцев, если иное не определено эксплуатационной документацией для воздушного судна данного типа. Перечень обязательных случаев, требующих контрольного полета воздушного судна, устанавливается эксплуатационной документацией. Эксплуатант вправе принимать решения о выполнении контрольного полета и в других случаях, не входящих в состав обязательных, с учетом устанавливаемых Департаментом по авиации ограничений. Контрольные полеты выполняют в соответствии с требованиями авиационных Правил «Организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь», руководства по летной эксплуатации, настоящих Авиационных правил и утвержденных Департаментом по авиации типовых программ. Совмещать контрольные полеты с выполнением производственных заданий, кроме разрешенных Департаментом по авиации случаев такого совмещения, запрещается.

45.2. При отсутствии типовой программы контрольного полета эксплуатантом разрабатывается и утверждается индивидуальная программа его проведения, в которой указывается цель контрольного полета, его условия и режимы, параметры, подлежащие проверке, а также состав экипажа и других участников контрольного полета.

45.3. В контрольном полете в соответствии с его программой могут участвовать представители эксплуатанта, организации по техническому обслуживанию, владельца воздушного судна и других организаций. Фамилии лиц, участвующих в контрольном полете, указывают в задании на полет.

45.4. Подготовку воздушного судна к контрольному полету осуществляют в соответствии с требованиями эксплуатационной документации и производственным заданием. В карте-наряде на оперативное обслуживание воздушного судна и в соответствующем разделе бортового журнала записывают: «Самолет (вертолет) подготовлен к контрольному полету. Вылет разрешаю». Карта-наряд должна иметь отметку «Перед контрольным полетом».

45.5. В контрольном полете экипаж и специалисты – участники полета обязаны вести постоянное наблюдение за работой авиационной техники, фиксировать в протоколах предусмотренные программой параметры (особенности работы) проверяемых систем (изделий). Каждый участник контрольного полета при обнаружении им отклонений от нормы в работе авиационной техники обязан немедленно доложить об этом командиру воздушного судна, сообщить свое заключение о предполагаемых причинах отклонений и рекомендуемых действиях, принять с разрешения командира воздушного судна меры по восстановлению нормальной работы авиационной техники. О выявленных в полете отказах и неисправностях записывают в бортовом журнале и карте контрольного полета.

45.6. Объем технического обслуживания воздушного судна после контрольного полета, порядок производства работ и оформления технической документации определяется требованиями ЭД и производственным заданием. Карта-наряд на выполнение указанных работ и приложения к ней должны иметь отметку «После выполнения контрольного полета».

45.7. Обработка результатов контрольного полета производится в соответствии с его программой с применением действующих технологий (методик) расшифровки и анализа данных. Экспертиза материалов обработки результатов контрольного полета производится специалистами, определяемыми авиапредприятием. При подтверждении экспертами отсутствия отклонений в работе авиационной техники, заключение об исправности воздушного судна после выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту, устранения неисправностей дают непосредственный руководитель работ и специалист, ответственный за общий контроль их качества. На выполненные после контрольного полета работы по техническому обслуживанию и ремонту оформляется в установленном порядке карта-наряд, бортовой журнал воздушного судна, и производятся соответствующие записи в карте контрольного полета.

45.8. На основании карты контрольного полета, подписанной командиром воздушного судна, оформленных карт-нарядов на работы по техническому обслуживанию, выполненные до и после контрольного полета, производится запись данных об указанном полете в формуляр воздушного судна.

45.9. Контрольное руление воздушного судна производят для проверки работы систем и изделий, которая не может быть выполнена на стоянке. Перечень обязательных случаев, требующих контрольного руления воздушного судна, устанавливается эксплуатационной документацией. Эксплуатант вправе принимать решения о выполнении контрольного руления и в других случаях, не входящих в состав обязательных, с учетом устанавливаемых эксплуатационной документацией требований и ограничений. Контрольное руление выполняют в соответствии с требованиями авиационных Правил «Организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь», руководства по летной эксплуатации, настоящего Наставления и утвержденной программы его проведения.

45.10. При отсутствии типовой программы контрольного руления (утвержденной Департаментом по авиации) эксплуатант разрабатывает и утверждает индивидуальную программу его проведения, в которой указывается цель контрольного руления, его условия и режимы, параметры, подлежащие проверке, а также состав экипажа и других

участников контрольного руления. Утвержденная программа контрольного руления передается экипажу воздушного судна вместе с заданием на контрольное руление.

45.11. Подготовку воздушного судна к контрольному рулению осуществляют в соответствии с требованиями эксплуатационной документации, программой контрольного руления и производственным заданием. В карте-наряде на оперативное обслуживание воздушного судна и в соответствующем разделе бортового журнала записывают: «Самолет (вертолет) подготовлен к контрольному рулению. Руление разрешаю». В карте-наряде должна быть отметка «Перед контрольным рулением».

45.12. О выполнении программы контрольного руления и ее результатах записывают в бортовом журнале. Объем технического обслуживания воздушного судна после контрольного руления, порядок производства работ и оформления технической документации определяется требованиями эксплуатационной документации и производственным заданием. Карта-наряд на выполнение указанных работ должна иметь отметку «После выполнения контрольного руления». Программа контрольного руления с заключением экипажа (за подписью командира воздушного судна) о ее выполнении прилагается к карте-наряду. Заключение об исправности воздушного судна после выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту и устранения неисправностей дают непосредственный руководитель работ и специалист, ответственный за общий контроль их качества.

46. Устранение неисправностей:

46.1. Любая неисправность воздушного судна, создающая угрозу безопасности полетов, должна быть устранена до очередного вылета воздушного судна.

46.2. Кроме случаев использования минимального перечня оборудования, решение о степени влияния неисправности на безопасность полетов и необходимости ее устранения до очередного вылета воздушного судна должно приниматься исключительно лицом из числа сертифицирующего персонала авиационной организации, имеющим соответствующий допуск, с соблюдением требований, изложенных во втором абзаце подпункта 61.2, в подпунктах 61.3 и 61.4 настоящих Авиационных правил и на основании требований и указаний, содержащихся в эксплуатационной документации, перечисленной в пункте 43 настоящих Авиационных правил.

46.3. Любая неисправность воздушного судна, которая не создает угрозу безопасности полетов, должна быть устранена при ближайшей возможности, но не позднее срока, установленного согласно требованиям эксплуатационной документации или минимального перечня оборудования.

46.4. Сведения о любом переносе сроков устранения неисправности воздушного судна должны быть внесены в документацию по учету поддержания летной годности, указанную в пункте 40 настоящих Авиационных правил, или бортовой журнал воздушного судна в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 41 настоящих Авиационных правил.

ГЛАВА 7 ТРЕБОВАНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

47. Организация по техническому обслуживанию, осуществляющая выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна, включая выполнение работ по доработке и текущему ремонту, должна иметь соответствующий доступ и использовать с целью выполнения данных работ исключительно актуализированную применимую эксплуатационную документацию.

48. Организация по техническому обслуживанию, осуществляющая выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна, должна обеспечить актуализацию, доступность и готовность эксплуатационной документации для непосредственного использования.

49. Организация по техническому обслуживанию, осуществляющее выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна, должна разработать, с целью использования при выполнении данных работ, комплекс производственно-технической документации на выполнение работ по техническому обслуживанию, в которой содержатся:

приведенные в эксплуатационной документации соответствующие указания с полным сохранением первоначальных формулировок; или

точные ссылки на соответствующие пункты указаний, приведенных в эксплуатационной документации.

50. За исключением случаев, когда выполнение работ по техническому обслуживанию осуществляется авиационной организацией, сертифицированной в соответствии с требованиями Авиационных правил «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», физическое или юридическое лицо, осуществляющее выполнение работ по техническому обслуживанию воздушного судна в соответствии с пунктом 61.4, должно обеспечить соблюдение требований, приведенных в пунктах 51–60 главы 7.

51. Выполнение работ по техническому обслуживанию должно осуществляться в полном соответствии с полномочиями, предоставленными организацией по техническому обслуживанию или физическому, юридическому лицу, выполняющему работы в соответствии с пунктом 61.4 в отношении выполняемых работ в соответствии с требованиями главы 7 настоящих Авиационных правил.

52. Выполнение работ по техническому обслуживанию должно производиться при условии надлежащей организации и поддержания чистоты рабочих мест, включая отсутствие любых загрязнений.

53. Выполнение работ по техническому обслуживанию должно производиться в полном соответствии с методами, технологиями, стандартами и указаниями, изложенными в эксплуатационной документации, упомянутой в пункте 43.4 настоящих Авиационных правил.

54. Выполнение работ по техническому обслуживанию должно производиться с использованием инструмента, оборудования и материалов, указанных в эксплуатационной документации, упомянутой в пункте 43.4 настоящих Авиационных правил.

55. В отношении инструмента и оборудования, упомянутых в пункте 54 настоящих Авиационных правил, обеспечивается:

ведение учета и наличие маркировки;

своевременное проведение планового обслуживания при условии, если данное обслуживание предусмотрено изготовителем инструмента или оборудования;

своевременное проведение испытаний в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь;

своевременное проведение поверки или калибровки в соответствии с официально признанным стандартом и действующим законодательством Республики Беларусь в области обеспечения единства измерений.

56. Выполнение работ по техническому обслуживанию должно производиться с соблюдением требований к охране окружающей среды, приведенных в эксплуатационной документации, указанной в пункте 43 настоящих Авиационных правил.

57. Выполнение работ по техническому обслуживанию в неблагоприятных погодных условиях или выполнение трудоемких работ по техническому обслуживанию должно производиться с использованием соответствующих производственных помещений.

58. При выполнении работ по техническому обслуживанию должен быть сведен к минимуму риск многочисленных ошибок при выполнении работ, включая риск повторных ошибок при выполнении одинаковых операций.

59. При выполнении работ по техническому обслуживанию после выполнения каждой критической операции должны предприниматься действия по выявлению ошибок

в объеме, обеспечивающем выполнение требований, указанных в пункте 58 настоящих Авиационных правил.

60. После окончания работ по техническому обслуживанию должен проводиться осмотр воздушного судна или компонента на предмет отсутствия инструмента, оборудования и других посторонних объектов, а также на предмет обратной установки всех снятых в ходе выполнения работ лючков, панелей и других элементов конструкции.

60.1. Специальные виды осмотров:

60.1.1. К специальным видам относят специальные виды осмотров, к которым относятся разовые, инспекторские и контрольные осмотры (проверки) авиационной техники, выполняемые в сроки и в объемах, устанавливаемых эксплуатационной документацией, указаниями Департамента по авиации, документами авиапредприятия, владельца авиационной техники, разработчиков и поставщиков авиационной техники. Результаты разового осмотра записывают в соответствующий раздел формуляра воздушного судна. Результаты инспекторских и контрольных осмотров записывают в соответствующие разделы формуляров воздушного судна или в «Журнал учета специальных осмотров», учреждаемый организацией по техническому обслуживанию для указанной цели.

60.1.2. Разовый осмотр проводится для детальной проверки состояния отдельных частей и элементов конструкции, узлов, изделий и систем, проверки их работоспособности и правильности функционирования. Требования, предложения и рекомендации о производстве разового осмотра авиационной техники могут исходить от Департамента по авиации, разработчиков и поставщиков авиационной техники. Порядок выполнения разового осмотра, потребные для его производства средства и ресурсы, распределение участия и ответственности устанавливаются соглашением сторон, определяющим необходимость разового осмотра.

60.1.3. Инспекторский осмотр проводится для оценки технического состояния воздушного судна, состояния организации и качества их технического обслуживания. Порядок и графики проведения инспекторских осмотров, нормы участия в инспекторских осмотрах должностных лиц устанавливается документом организации по техническому обслуживанию. Организация по техническому обслуживанию по требованию должностных лиц Департамента по авиации обеспечивает организацию инспекторских осмотров воздушного судна с их участием, а также с участием представителей других организаций в согласованном сторонами порядке. Объем инспекторского осмотра определяется выбранной его типовой программой или отдельным указанием руководителя, дающего задание на осмотр. В программы конкретных осмотров включаются при необходимости проверка принятых мероприятий по устранению отклонений летно-технических характеристик от требований руководства по летной эксплуатации, выполнения доработок, состояния качества технического обслуживания и ремонта, ведения эксплуатационной документации, исправности измерительных средств, инструмента, средств наземного обслуживания. К участию в осмотре разрешается привлекать инструкторский состав летных подразделений, членов экипажей воздушных судов, специалистов других служб организации по техническому обслуживанию, имеющих соответствующую подготовку и допуск к работе на авиационной технике.

60.1.4. Обнаруженные при инспекторском осмотре неисправности воздушного судна, оценку его технического состояния, замечания и выводы инспектирующей группы специалистов, записывают в наряд на дефектацию (ведомость дефектов), который подписывается всеми участниками осмотра. Наряд на дефектацию хранят вместе с картами-нарядами. В бортовом журнале записывают наименование аэропорта и дату осмотра, оценку технического состояния воздушного судна и фамилию должностного лица, которому передан наряд на дефектацию. Запись подтверждается подписью лица, ответственного за проведение инспекторского осмотра. Сведения об инспекторских осмотрах воздушных судов и их результатах регистрируются в журналах или иных, определяемых, формах учета, которые ведутся в подразделениях организации по техническому обслуживанию. Материалы по результатам осмотров отражаются

в документах по анализу качества технического обслуживания и ремонта авиационной техники, в других документах, которыми определяются мероприятия по ликвидации выявленных недостатков и внедрению положительного опыта.

60.1.5. Контрольный осмотр авиационной техники проводят при продлении срока действия удостоверения (сертификата) о годности воздушного судна к полетам и продлении ресурса, после восстановления поврежденного воздушного судна, при получении судна из ремонта, в других случаях, определяемых руководителем инженерно-авиационной службы эксплуатанта. Для проведения осмотра руководитель инженерно-авиационной службы эксплуатанта назначает комиссию, определяет объем осмотра и утверждает акт комиссии. Запись о контрольном осмотре вносится в формуляр воздушного судна и в соответствующий раздел бортового журнала. Ведомость дефектов, подписанную всеми членами комиссии, хранят в деле воздушного судна.

60.2. Требования в отношении компонентов:

60.2.1. Установка компонентов:

60.2.1.1. Установка компонента производится исключительно при условии соблюдения всех перечисленных ниже требований:

компонент должен находиться в удовлетворительном техническом состоянии;

в отношении компонента надлежащим образом должно быть оформлено свидетельство о техническом обслуживании компонента согласно пункту 60.2.1.1 к настоящим Авиационным правилам или его эквивалент, признаваемый Департаментом по авиации;

компонент должен иметь надлежащую маркировку.

60.2.1.2. Перед установкой компонента на воздушное судно организация по техническому обслуживанию, физическое лицо, выполняющее работы в соответствии с пунктом 61.4, обеспечивает, что данный компонент пригоден к установке с учетом доработок, выполненных на воздушном судне и данном компоненте, и с учетом требований директив летной годности.

60.2.1.3. На воздушное судно или компонент должны устанавливаться стандартные изделия, которые соответствуют указаниям в эксплуатационной документации и которые сопровождаются документацией, подтверждающей их соответствие стандарту, указанному в эксплуатационной документации.

60.2.1.4. При выполнении работ по техническому обслуживанию должны использоваться материалы, указанные в соответствующей эксплуатационной документации, включая сырье, заготовки и расходные материалы.

60.2.1.5. Материалы, указанные в подпункте 60.2.1.4, должны использоваться при условии их соответствия указанным в эксплуатационной документации стандартам и обеспечения их четкой идентификации, в том числе, при условии наличия сопроводительной документации, относящейся к конкретным образцам и содержащей заявление о соответствии указанным в ней стандартам, оформленное производителем материала и, в случае непрямо́й закупки, поставщиком материала.

60.3. Техническое обслуживание компонентов:

60.3.1. Выполнение работ по техническому обслуживанию компонента должно выполняться авиационной организацией, сертифицированной в соответствии с требованиями, изложенными в Авиационных правилах «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов».

60.3.2. Выполнение работ по техническому обслуживанию компонента в соответствии с требованиями эксплуатационной документации воздушного судна или, при наличии согласования Департаментом по авиации, в соответствии с требованиями эксплуатационной документации компонента, допускается осуществлять организацией по техническому обслуживанию, сертифицированной на выполнение технического обслуживания воздушных судов в соответствии с требованиями, изложенными в Авиационных правилах «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию

воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», при условии выполнения работ в отношении компонента:

установленного на воздушном судне;

временно снятого с воздушного судна с целью обеспечения необходимого доступа, за исключением случаев, когда такое снятие вызывает необходимость выполнения работ, не оговоренных в настоящем подпункте.

60.3.3. Оформление отдельного свидетельства о техническом обслуживании компонента в соответствии с требованиями пункта 62 настоящих Авиационных правил после выполнения работ, указанных в подпункте 60.3.2 настоящих Авиационных правил, не требуется. После выполнения данных работ оформляется свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна согласно требованиям, приведенным в пункте 61 настоящих Авиационных правил.

60.3.4. Выполнение работ по техническому обслуживанию компонента, установленного на авиационном двигателе или вспомогательной силовой установке, в соответствии с требованиями эксплуатационной документации авиационного двигателя или вспомогательной силовой установки или, при наличии согласования Департаментом по авиации, в соответствии с требованиями эксплуатационной документации компонента, допускается осуществлять организацией по техническому обслуживанию, сертифицированной соответственно на выполнение технического обслуживания авиационных двигателей или вспомогательных силовых установок, в соответствии с требованиями, изложенными в Авиационных правилах «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», при условии выполнения работ в отношении компонента:

установленного соответственно на авиационном двигателе или вспомогательной силовой установке;

временно снятого соответственно с авиационного двигателя или вспомогательной силовой установки с целью обеспечения необходимого доступа, за исключением случаев, когда такое снятие вызывает необходимость выполнения работ, не оговоренных в настоящем подпункте.

60.3.5. Оформление отдельного свидетельства о техническом обслуживании компонента в соответствии с требованиями пункта 62 настоящих Авиационных правил после выполнения работ, указанных в пункте 60.3.4 настоящих Авиационных правил, не требуется. После выполнения данных работ оформляется свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна согласно требованиям, приведенным в пункте 61 настоящих Авиационных правил.

60.3.6. Выполнение работ по техническому обслуживанию компонента легкого воздушного судна первой категории или легкого воздушного судна второй категории, сверхлегкого воздушного судна должно осуществляться организацией по техническому обслуживанию, сертифицированной на выполнение технического обслуживания воздушных судов в соответствии с требованиями, изложенными в Авиационных правилах «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», при условии выполнения работ в отношении компонента:

установленного на воздушном судне;

временно снятого с воздушного судна с целью обеспечения необходимого доступа; имеющего надлежащую маркировку;

предназначенного для установки исключительно на данный экземпляр летательного аппарата;

изготовленного в полном соответствии с применимой конструкторской документацией;

который не является:

компонентом с ограниченным ресурсом;

элементом основной конструкции (силового набора);

элементом системы управления воздушного судна.

60.3.7. Владелец легкого воздушного судна первой категории или легкого воздушного судна второй категории, сверхлегкого воздушного судна несет ответственность за соблюдение требований и условий, перечисленных в подпункте 60.3.6 настоящих Авиационных правил.

60.3.8. Оформление отдельного свидетельства о техническом обслуживании компонента в соответствии с требованиями пункта 62 настоящих Авиационных правил после выполнения работ, указанных в подпункте 60.3.6 настоящих Авиационных правил, не требуется. После выполнения данных работ оформляется свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна согласно требованиям, приведенным в пункте 61 настоящих Авиационных правил.

60.4. Компоненты с ограниченным ресурсом, сроком службы:

60.4.1. Нарботка и срок службы установленных на воздушном судне компонентов с ограниченным ресурсом и (или) сроком службы не должна превышать установленных значений ресурсов и сроков службы, указанных в программе технического обслуживания или директивах летной годности, с соблюдением требований, изложенных в подпункте 60.4.3 настоящих Авиационных правил.

60.4.2. При необходимости, установленные значения ресурсов выражаются в летных часах, посадках, циклах или запусках, установленные значения сроков службы выражаются в календарных сроках.

60.4.3. При достижении установленного значения ресурса и (или) срока службы эксплуатация компонента должна быть прекращена и компонент подлежит снятию с воздушного судна с целью последующего выполнения работ по техническому обслуживанию компонента в объеме, предусмотренном для установленного значения ресурса и (или) срока службы, или с целью последующей утилизации в случае достижения наработки и (или) срока службы компонента, установленных для данного компонента значений назначенного ресурса и (или) срока службы.

60.5. Неисправные компоненты:

60.5.1. Любое размещение и хранение неисправных и утилизируемых компонентов должно осуществляться отдельно от исправных компонентов, стандартных изделий и материалов.

60.5.2. Повторное попадание утилизируемого компонента в процесс материально-технического обеспечения не допускается, за исключением следующих случаев, когда в установленном порядке:

произведено продление назначенного ресурса, срока службы данного компонента; или

получено разрешение на выполнение ремонта согласно эксплуатационной документации, разработанной организацией, ответственной за типовую конструкцию.

ГЛАВА 8 СВИДЕТЕЛЬСТВО О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ

61. Свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна:

61.1. Свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна должно быть оформлено в соответствии с требованиями, изложенными в главе 8 настоящих Авиационных правил.

61.2. Воздушное судно допускается к выполнению полетов после окончания выполнения любых работ по техническому обслуживанию исключительно при наличии свидетельства о техническом обслуживании, которое, при условии надлежащего выполнения работ по техническому обслуживанию в полном объеме, оформлено:

Сертифицирующим персоналом организации по техническому обслуживанию, сертифицированной в соответствии с требованиями, изложенными в Авиационных правилах «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов».

61.3. Обладателем свидетельства пилота-любителя, который является владельцем воздушного судна, при соблюдении требований, изложенных в главе 9 настоящих Авиационных правил.

61.4. В случае непредвиденного простоя воздушного судна во внебазовом аэропорту разрешается предоставить лицу, имеющему стаж непосредственного выполнения работ по техническому обслуживанию не менее 3 лет и обладающему соответствующей квалификацией, полномочия выполнить работы по техническому обслуживанию воздушного судна в соответствии с требованиями, изложенными в главе 7 настоящих Авиационных правил, и оформить свидетельство о техническом обслуживании в отношении данных работ.

61.5. В случае, указанном в подпункте 61.4 настоящих Авиационных правил, владелец воздушного судна должен:

получить и внести в документацию по поддержанию летной годности воздушного судна документы, оформленные в отношении выполненных работ и подтверждающие квалификацию лица, оформившего свидетельство о техническом обслуживании;

обеспечить, при ближайшей возможности, но не позднее 7 дней с даты выполнения работ, выполнение проверки качества выполнения работ и надлежащее оформление, в отношении выполненных работ, свидетельства о техническом обслуживании лицом, которому предоставлены соответствующие полномочия согласно требованиям, изложенным в подпункте 61.2 настоящих Авиационных правил;

в течение семи дней с даты выполнения работ уведомить о данном случае организацию, занимающуюся поддержанием летной годности, которая осуществляет поддержание летной годности данного воздушного судна, а при отсутствии такой организации уведомить Департамент по авиации.

61.6. В случае оформления свидетельства о техническом обслуживании в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором подпункта 61.2 или в подпункте 61.3 настоящих Авиационных правил, одному или нескольким лицам разрешается оказывать содействие в выполнении работ по техническому обслуживанию воздушного судна при условии выполнения работ под прямым непрерывным контролем лица, выполняющего функции сертифицирующего персонала.

61.7. Свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна должно содержать следующую информацию:

обобщенные сведения о выполненных работах по техническому обслуживанию;

дата окончания выполнения работ;

сведения об ограничениях в отношении летной годности или летной эксплуатации воздушного судна (при необходимости);

данные, идентифицирующие физическое и(или) юридическое лицо, оформившее свидетельство:

данные лица, выполняющего функции сертифицирующего персонала, включая фамилию, имя, отчество и номер свидетельства специалиста обладателем которого является данное лицо.

61.8. Если иное не установлено в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 61.9 настоящих Авиационных правил, свидетельство о техническом обслуживании воздушного судна допускается оформлять в отношении работ по техническому обслуживанию, выполненных не в полном объеме, при условии соблюдения ограничений в отношении летной годности или летной эксплуатации воздушного судна, установленных в эксплуатационной документации. Сведения о данных ограничениях должны быть указаны в свидетельстве о техническом обслуживании.

61.9. Оформление свидетельства о техническом обслуживании воздушного судна, в отношении которого лицо, подписывающее данное свидетельство, обладает информацией о наличии несоответствий, которые создают угрозу безопасности полетов, не допускается.

62. Свидетельство о техническом обслуживании компонента:

62.1. Свидетельство о техническом обслуживании компонента должно быть оформлено после окончания выполнения любых работ по техническому обслуживанию

компонента в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 62.2 настоящих Авиационных правил.

62.2. Свидетельство о техническом обслуживании компонента оформляется путем заполнения и подписания бланка по форме 1 согласно приложению 4 к настоящим Авиационным правилам.

62.3. Свидетельство о техническом обслуживании компонента не оформляется после выполнения работ, указанных в подпунктах 60.3.2–60.3.5 настоящих Авиационных правил. В данном случае, после выполнения работ производится оформление свидетельства о техническом обслуживании воздушного судна в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 61 настоящих Авиационных правил.

ГЛАВА 9 ПОЛНОМОЧИЯ ОБЛАДАТЕЛЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ПИЛОТА-ЛЮБИТЕЛЯ

63. Полномочия выполнять функции сертифицирующего персонала предоставляются физическому лицу, которое является:

обладателем свидетельства пилота-любителя с внесенными действительными квалификационными отметками в отношении соответствующего типа воздушного судна;

обладателем свидетельства пилота, в отношении которого Департаментом по авиации совершена процедура придания юридической силы как свидетельства пилота-любителя;

64. В отношении воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой 2000 килограмм и менее, которые не относятся к категории воздушных судов сложной конструкции, планеров, мотопланеров или воздушных шаров, не используемых в коммерческой гражданской авиации, обладателю свидетельства пилота, отвечающему требованиям, изложенным в пункте 63 настоящих Авиационных правил, разрешается оформлять свидетельство о техническом обслуживании после выполнения ограниченного перечня работ, разрешенных к выполнению обладателем свидетельства пилота.

65. Перечень работ, разрешенных к выполнению обладателем свидетельства пилота-любителя, указан согласно приложению 5.

66. Свидетельство о техническом обслуживании, выполненное обладателем свидетельства пилота-любителя, должно быть внесено в документацию по поддержанию летной годности и содержать:

основные сведения о выполненных работах по техническому обслуживанию воздушного судна;

основные сведения об эксплуатационной документации, которая использовалась при выполнении работ;

дату окончания выполнения работ;

подпись и данные лица, оформившего свидетельство, включая фамилию, имя, отчество и номер свидетельства пилота.

Приложение 1
к авиационным правилам
«Деятельность по поддержанию
летной годности воздушных судов»

СОДЕРЖАНИЕ

программы технического обслуживания, включая требования по надежности воздушного судна

1. Общие требования

1.1. Программа технического обслуживания должна содержать следующую основную информацию.

1.1.1. Тип/модель и регистрационный номер воздушного судна, двигателей и, если применимо, вспомогательных силовых установок и воздушных винтов.

1.1.2. Наименование и адрес собственника, эксплуатанта или организации по поддержанию летной годности.

1.1.3. Ссылка, дата и номер редакции утвержденной программы технического обслуживания и ремонта.

1.1.4. Заявление, подписанное собственником, эксплуатантом или организации по поддержанию летной годности, о том, что указанное воздушное судно будет обслуживаться в соответствии с программой, и что программа будет пересматриваться и актуализироваться по мере необходимости.

1.1.5. Содержание/перечень страниц с актуальной информацией и их статус пересмотра в рамках документа.

1.1.6. Периодичность контроля с учетом предполагаемой интенсивности эксплуатации воздушного судна. Интенсивность эксплуатации должна быть указана с допуском не более 25 %. В тех случаях, когда интенсивность невозможно определить заранее, должны быть указаны временные рамки.

1.1.7. Процедуры изменения периодичности предусмотренных проверок, если применимо и приемлемо для Департамента по авиации.

1.1.8. Порядок регистрации дат и ссылок на утвержденные поправки, вносимые в программу технического обслуживания и ремонта.

1.1.9. Подробная информация об операциях техническому обслуживанию перед вылетом, выполняемых обслуживающим персоналом.

1.1.10. Операции и периоды (интервалы/периодичность), при которых необходимо провести контроль состояния каждой части воздушного судна, двигателей, воздушных винтов, компонентов, принадлежностей, оборудования, приборов, электрической аппаратуры и радиоаппаратуры вместе с соответствующими системами и установками. Необходимо указать тип и степень проверки.

1.1.11. Периодичность проверки, очистки, смазки, дозаправки, наладки и испытания компонентов.

1.1.12. Подробная информация о требованиях к конструкции воздушного судна с предельным сроком эксплуатации вместе с указанными программами выборочного контроля.

1.1.13. Подробная информация о конкретных программах технического обслуживания конструкций, рекомендуемых держателем сертификата типа, включая, среди прочего:

(а) поддержание структурной целостности путем применения программ эксплуатационной живучести и программ дополнительного контроля конструкции планера;

(б) программы технического обслуживания конструкции планера, полученные в результате обзора сервисных бюллетеней, проведенного держателем сертификата типа;

(с) предотвращение и контроль коррозии;

(d) методика оценки ремонтпригодности;

(е) обзор усталостных повреждений.

1.1.14. Подробная информация о контролируемых ограничениях критических конфигураций вместе с соответствующими процедурами.

1.1.15. Заявление о сроке действительности в виде общего количества летных циклов/календарного времени/летных часов для программы технического обслуживания конструкций.

1.1.16. Периодичность капитального ремонта и (или) замены комплектующих изделий на новые или отремонтированные.

1.1.17. Перекрестная ссылка на другие документы, в которых содержатся подробные сведения об операциях технического обслуживания, связанных с обязательными ограничениями сроков службы, сертификационными требованиями к техническому обслуживанию и директивами летной годности.

1.1.18. Подробная информация или перекрестная ссылка на любую требуемую программу контроля уровня надежности или статистические методы непрерывного наблюдения.

1.1.19. Подтверждение того, что практика и процедуры для выполнения программы должны соответствовать стандартам, указанным в Указаниях по техническому обслуживанию держателя сертификата типа. В случае отличающихся утвержденных методов и процедур подтверждение должно относиться к ним.

1.1.20. В разделе «Определения» программы должно быть дано определение каждой заданной операции по техническому обслуживанию.

2. Основа для разработки Программы технического обслуживания и ремонта

2.1. Программа технического обслуживания эксплуатанта должна основываться на документе по планированию технического обслуживания держателя сертификата типа.

2.2. При составлении программ технического обслуживания для воздушных судов, впервые получивших сертификат типа при отсутствии ранее утвержденной программы технического обслуживания эксплуатанту необходимо всесторонне оценить рекомендации изготовителя, совместно с другой информацией по летной годности, и представить на согласование оптимальную программу технического обслуживания и ремонта.

2.3. Для существующих типов воздушных судов эксплуатанту разрешается использовать ранее утвержденные программы технического обслуживания и ремонта. Однако программа технического обслуживания, утвержденная ранее для одного эксплуатанта, не обязательно будет автоматически одобрена для другого.

В случае если представленная программа технического обслуживания не удовлетворяет требованиям, Департамент по авиации потребует внесения соответствующих изменений, таких как добавление работ по техническому обслуживанию или увеличение частоты проверок в зависимости от того, что необходимо.

2.4. Перечень контролируемых ограничений критических конфигураций (CDCCL)

Если держателем сертификата типа/дополнения к сертификату типа для данного типа воздушного судна был определен CDCCL, необходимо получить соответствующие указания по техническому обслуживанию у держателя сертификата типа. Контролируемые CDCCL представляют собой особенности установки или комплектующих изделий ВС, которые необходимо сохранить во время модификации, внесения изменений, ремонта или планового технического обслуживания в течение срока эксплуатации воздушных судов или компонента.

3. Внесение изменений

Эксплуатант обязан вносить изменения (пересматривать) утвержденную программу технического обслуживания с целью приведения ее в соответствие с изменениями рекомендаций держателя сертификата типа, в связи с внесением поправок, эксплуатационным опытом или по требованию Департамента по авиации.

4. Разрешенные изменения периодичности технического обслуживания

Эксплуатант вправе изменять установленную программой технического обслуживания периодичность только с одобрения Департамента по авиации или с помощью процедуры, приведенной в программе технического обслуживания утвержденной Департаментом по авиации.

5. Периодический обзор содержания программы технического обслуживания

5.1. Утвержденная программа технического обслуживания эксплуатанта подлежит периодической проверке на соответствие действующим рекомендациям держателя сертификата типа, обязательным требованиям и потребностям в обслуживании воздушного судна.

5.2. Эксплуатант обязан проводить проверку подробных требований не реже одного раза в год с учетом опыта эксплуатации воздушного судна.

6. Программы контроля уровня надежности

6.1. Сфера действия

6.1.1. Программа контроля уровня надежности обязательна в следующих случаях:

(а) программа технического обслуживания воздушного судна включает компоненты, отслеживаемые по фактическому состоянию;

(b) программа технического обслуживания воздушного судна не содержит периодичности капитального ремонта для всех комплектующих изделий основных систем;

(c) когда такое требование предусмотрено в документах по планированию технического обслуживания изготовителя или Департаментом по авиации.

6.1.2. Программа контроля уровня надежности не обязательна в следующих случаях:

(a) программа технического обслуживания содержит компоненты, отслеживаемые только по наработке, календарным срокам службы;

(b) воздушное судно не является воздушным судном сложной конструкции;

(c) программа технического обслуживания воздушного судна содержит периодичность проведения капитального ремонта для всех основных компонентов систем;

6.1.3. Несмотря на пункты 6.1.1 и 6.1.2, организация по поддержанию летной годности может разработать собственную программу контроля уровня надежности, если это будет признано целесообразным с точки зрения планирования обслуживания.

6.2. Применимость для организации по поддержанию летной годности эксплуатанта малых парков воздушных судов

6.2.1. Малым парком воздушных судов считается парк не более чем из шести воздушных судов одного типа.

6.2.2. Сложные программы надежности могут не подходить для малого парка. Рекомендуются, чтобы организация по поддержанию летной годности адаптировали свои программы надежности к размеру парка и сложности работ.

6.2.3. Одна из сложностей при малом парке воздушных судов состоит в объеме доступных статистических данных для обработки. При недостаточном объеме данных расчет контрольного уровня очень приблизителен. Поэтому «контрольные уровни» следует использовать с осторожностью.

6.2.4. При разработке программы контроля уровня надежности эксплуатанту с малым парком воздушных судов следует учитывать следующее:

(a) программа должна быть сосредоточена на областях, где будет обрабатываться достаточный объем данных;

(b) при ограниченном объеме доступных данных основную важность приобретает профессиональная оценка эксплуатанта. В следующих примерах до принятия решений должен быть проведен тщательный технический анализ:

значение «0» в статистическом расчете может просто означать недостаточный объем статистических данных, а не наличие потенциальной проблемы;

при использовании контрольных уровней, даже одно событие может привести к достижению контрольного уровня. Профессиональная оценка необходима для того, чтобы отличить ложный дефект от реальной потребности в корректирующих действиях;

При профессиональной оценке эксплуатанту рекомендуется обращаться к другим организациям по поддержанию летной годности такого же воздушного судна и проводить сравнение, если это возможно и уместно. Также можно проводить сравнение с данными, предоставленными изготовителем.

6.2.5. Чтобы получить точные данные о надежности, рекомендуется объединить данные и анализ с одним или несколькими другими эксплуатантами. В п. 6.6 данного приложения указывается, при каких условиях приемлем обмен данными о надежности между эксплуатантами.

6.2.6. Несмотря на вышесказанное, существуют случаи, когда эксплуатант не сможет объединить данные с другой организацией по поддержанию летной годности, например, при введении в эксплуатацию нового типа. В данном случае компетентные органы могут применять дополнительные ограничения к периодичности операций (например, запрещение внесения изменений или разрешение только незначительных изменений и только с одобрения Департамента по авиации).

6.3. Профессиональная оценка

6.3.1. Профессиональная оценка сама по себе присуща программам надежности, поскольку интерпретация данных невозможна без вынесения оценки. При утверждении программ технического обслуживания и контроля уровня надежности эксплуатанта

Департамент по авиации должен убедиться, что реализующая программу организация (это может быть организация по поддержанию летной годности или договорная организация по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов) располагает специалистами с достаточной квалификацией, соответствующим техническим опытом и пониманием надежности.

6.3.2. Из этого следует, что при отсутствии квалифицированного персонала для реализации программы контроля уровня надежности Департамент по авиации может не согласовать программу контроля уровня надежности и программу технического обслуживания воздушных судов.

6.4. Договорное обслуживание

6.4.1. Хотя в подпункте 36.6 настоящих Авиационных правил указывается, что эксплуатант обеспечивает наличие программы технического обслуживания воздушных судов, которая включает соответствующую программу контроля надежности, и представляет ее Департаменту по авиации, эксплуатант может передать на субподряд ряд функций организации по техническому обслуживанию воздушных судов, если эта организация подтвердит наличие соответствующей квалификации.

6.4.2. Функции, которые разрешено передавать на субподряд:

(a) разработка программ технического обслуживания и надежности воздушного судна;

(b) сбор и анализ данных по надежности;

(c) подготовка отчетов о надежности и

(d) разработка корректирующих действий для эксплуатанта.

6.4.3. Несмотря на вышеизложенное, решение о выполнении корректирующих действий (или решение просить у Департамента по авиации согласовать выполнение корректирующих действий) остается прерогативой и обязанностью эксплуатанта. В отношении пункта 6.4.2(d), решение о выполнении корректирующих действий должно быть обоснованным и документированным.

6.4.4. Договоренность между эксплуатантом и организацией по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должна быть оформлена договором на техническое обслуживание и указана в Руководстве эксплуатанта по регулированию технического обслуживания и в Руководстве по процедурам технического обслуживания воздушных судов.

6.5. Программа контроля уровня надежности

При разработке программы следует учитывать данный пункт. Все соответствующие процедуры должны быть четко прописаны.

6.5.1. Цели и задачи

6.5.1.1. В программу следует включить как можно более краткое изложение основных целей и задач. Как минимум постановка целей должна включать следующее:

(a) признание необходимости корректирующих действий;

(b) определение необходимых корректирующих действий;

(c) оценку эффективности конкретного действия.

6.5.1.2. Объем поставленных целей и задач должен непосредственно соответствовать объему программы. Такой объем может варьироваться от системы контроля дефектов комплектующих изделий для малой организации по поддержанию летной годности до комплексной программы управления техническим обслуживанием для эксплуатанта. В качестве ориентира по целям могут служить документы по планированию технического обслуживания изготовителя, и к ним следует обращаться во всех случаях.

6.5.2. Идентификация объектов

Необходимо указать объекты, контролируемые программой. Если некоторые объекты (например, планер, двигатели воздушного судна контролируются отдельными программами, необходимо привести перекрестные ссылки на соответствующие процедуры.

6.5.3. Термины и определения

Должны быть четко определены важнейшие используемые в программе термины и определения.

6.5.4. Источники и сбор информации

6.5.4.1. Необходимо перечислить источники информации. Процедуры передачи информации из источников, а также процедуры сбора и получения информации должны быть подробно изложены в Руководстве организации по регулированию процедур технического обслуживания или в Руководстве по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, соответственно.

6.5.4.2. Тип собираемой информации данных должен отвечать целям Программы и обеспечивать общую «широкую» оценку данных для определения необходимости реагирования на тенденции и отдельные события. Ниже приведены примеры стандартных основных источников информации:

- (a) отчеты экипажа;
- (b) журналы технического состояния воздушного судна;
- (c) показания терминала доступа к техническому обслуживанию воздушного судна /бортовой системы технического обслуживания;
- (d) рабочие листы технического обслуживания;
- (e) отчеты рабочих совещаний;
- (f) отчеты о функциональных проверках;
- (g) отчеты о специальных проверках;
- (h) вопросы/отчеты по материальным запасам;
- (i) отчеты о безопасности в воздухе;
- (j) отчеты о технических задержках вылета и инцидентах;
- (k) другие источники.

6.5.4.3. В дополнение к обычным основным источникам информации следует учитывать информацию о летной годности и безопасности.

6.5.5. Отображение информации

Собранная информация может отображаться графически, в виде таблиц либо в их комбинации. Необходимо указать правила, регулирующие любое отделение или отбрасывание информации до ее включения в эти форматы. Формат должен обеспечивать возможность выявления тенденций, конкретных аспектов и связанных с ними событий.

6.5.5.1. Вышеуказанное отображение информации должно включать положения о «нулевых возвратах», чтобы помочь в анализе общей информации.

6.5.5.2. Если в программу включены «стандарты» или «контрольные уровни» эксплуатационной надежности, отображение информации должно быть соответствующим образом ориентировано на эти элементы.

6.5.6. Изучение, анализ и интерпретация информации

Следует пояснить метод, используемый для изучения, анализа и интерпретации информации в рамках программы.

6.5.6.1. Изучение

В зависимости от содержания и количества данных в рамках отдельных программ могут использоваться различные методы анализа информации. Они могут варьироваться от проверки первоначальной индикации изменений рабочих характеристик до формализованных подробных процедур в определенные периоды. Методы должны быть полностью описаны в документации по программе.

6.5.6.2. Анализ и интерпретация

Процедуры анализа и интерпретации информации должны обеспечивать возможность оценивать рабочие характеристики контролируемых программой элементов; они также должны способствовать распознаванию, диагностике и регистрации существенных проблем. Весь процесс должен позволять критически оценить общую эффективность программы. Такой процесс может включать:

- (a) сравнение эксплуатационной надежности с установленными или распределенными стандартами (в начальный период они могут быть получены из опыта эксплуатации аналогичного оборудования на воздушных судах соответствующего типа);
- (b) анализ и интерпретацию тенденций;
- (c) оценку повторяющихся дефектов;
- (d) проверку достоверности ожидаемых и достигнутых результатов;

- (e) изучение сроков эксплуатации и характеристик выживаемости;
- (f) прогнозы надежности;
- (g) другие методы оценки.

6.5.6.3. Диапазон и глубина профессионального анализа и интерпретации должны соответствовать конкретной программе и имеющимся элементам. Следует, по крайней мере, принять во внимание следующее:

- (a) полетные дефекты и снижение эксплуатационной надежности;
- (b) дефекты, возникающие во время оперативного обслуживания и на основной базе;
- (c) ухудшение состояния, наблюдаемое при плановом обслуживании;
- (d) результаты работы в мастерской и на базе капитального ремонта;
- (e) оценка модификаций;
- (f) программы выборочного контроля;
- (g) соответствие оборудования и публикаций по техническому обслуживанию;
- (h) эффективность процедур технического обслуживания;

6.5.6.4. В тех случаях, когда организация по управлению поддержанием летной годности получает информацию для ввода в программу с баз технического обслуживания и (или) капитального ремонта, необходимо предусмотреть механизмы доступности и непрерывности такой информации и подробно описать все детали.

6.5.7. Корректирующие действия

6.5.7.1. Необходимо полностью описать процедуры и временные рамки как для осуществления корректирующих действий, так и для контроля их эффективности. Корректирующие действия должны устранять любое снижение надежности, выявленное программой, и могут принимать следующую форму:

- (a) изменения в техническом обслуживании, эксплуатационных процедурах или методиках;
- (b) эксплуатационные изменения (периодичность и содержание осмотров, функциональные проверки, требования к капитальному ремонту и график его проведения), которые потребуют изменения запланированной периодичности технического обслуживания или операций в утвержденной программе технического обслуживания и ремонта. Это может включать уменьшение или увеличение периодичности операций, добавление, изменение или исключение операций;
- (c) поправки к утвержденным Руководствам (например, Руководству по процедурам технического обслуживания судов, Руководству по летной эксплуатации);
- (d) инициирование изменений;
- (e) специальные проверки операций парка воздушных судов;
- (f) обеспечение запасными частями;
- (g) подготовка персонала;
- (h) планирование рабочей силы и оборудования.

6.5.7.2. Необходимо описать процедуры внесения изменений в программу технического обслуживания и ремонта. Соответствующая документация должна включать запланированную дату завершения каждого корректирующего действия (если применимо).

6.5.8. Организационные обязанности

Программа должна содержать организационную структуру и отдел, ответственный за управление программой. Должна быть определена иерархия полномочий отдельных лиц и отделов (технический, производственный, контроля качества, операционный и т. д.) по реализации программы, а также информация и функции комитетов по контролю за программой (группы надежности). Следует указать степень участия Департамента по авиации. Эта информация должна содержаться в Руководстве эксплуатанта по регулированию технического обслуживания.

6.5.9. Передача информации Департаменту по авиации

Следующая информация должна передаваться на согласование Департаменту по авиации в рамках программы контроля уровня надежности:

- (a) формат и содержание стандартных отчетов;
- (b) графики подготовки и направления отчетов;

(с) формат и содержание отчетов, прилагаемых к запросу на увеличение периодов между обслуживанием, и поправок к утвержденной программе технического обслуживания и ремонта. В отчетах должна содержаться достаточно подробная информация, позволяющая Департаменту по авиации в случае необходимости проводить собственную оценку.

6.5.10. Оценка и обзор

В каждой программе должны быть описаны процедуры и индивидуальные обязанности в отношении непрерывного мониторинга эффективности программы в целом. Необходимо подробно указать сроки и процедуры как стандартного, так и внепланового обзора технического обслуживания (текущий, ежемесячный, квартальный или ежегодный обзор, процедуры после превышения пределов в стандартах или контрольных уровней эксплуатационной надежности).

6.5.10.1. В каждой программе должны содержаться процедуры мониторинга и пересмотра стандартов или контрольных уровней эксплуатационной надежности. Необходимо указать организационные обязанности и сроки в отношении мониторинга и пересмотра стандартов.

6.5.10.2. Ниже приведен список рекомендаций по критериям, которые необходимо учитывать во время обзора:

- (a) интенсивность использования воздушного судна (высокая/низкая/сезонная);
- (b) унифицированность парка воздушных судов;
- (c) критерии корректировки контрольных уровней;
- (d) адекватность данных;
- (e) аудит процедуры контроля уровня надежности;
- (f) обучение персонала;
- (g) эксплуатационно-технические процедуры.

6.5.11. Утверждение поправок к программе технического обслуживания и ремонта

Департамент по авиации вправе разрешить эксплуатанту вносить изменения в программу технического обслуживания и ремонта по результатам программы контроля уровня надежности до их официального утверждения органом при условии, что Департамент по авиации удостоверился, что:

(a) программа контроля уровня надежности обеспечивает комплексный мониторинг содержания программы технического обслуживания и ремонта;

(b) процедуры, связанные с работой группы по контролю надежности, обеспечивают уверенность в том, что организация осуществляет надлежащий контроль над внутренними утверждениями таких изменений.

Приложение 2

к авиационным правилам
«Деятельность по поддержанию
летной годности воздушных судов»

РУКОВОДСТВО

по регулированию технического обслуживания воздушных судов (далее – Руководство РРТО)

При разработке Руководства РРТО требуется соблюдать принципы, связанные с человеческим фактором. Некоторые базовые аспекты, требующие оптимизации с учетом человеческого фактора, включают:

a) письменный язык, который зависит не только от правильного словаря и грамматики, но и от стиля их использования;

b) типографское исполнение, включая форму шрифта (гарнитуру) и вид печати, а также макет текста, которые значительно влияют на понимание письменного материала;

c) использование фотографий, схем, диаграмм или таблиц взамен длинного описательного текста, чтобы способствовать пониманию и поддержанию интереса, при этом использование цвета в иллюстрациях снижает нагрузку при распознавании и имеет мотивационный эффект;

d) учет рабочей среды, в которой документ будет использоваться, при определении формата печати и размера страницы.

В типовом случае Руководство РРТО должно содержать следующую обязательную информацию:

- лист утверждения
- перечень действующих страниц
- лист регистрации изменений
- лист краткого описания изменений
- перечень держателей Руководства РРТО*
- содержание

* Документ должен включать список лиц, которым направляется экземпляр РРТО, для обеспечения соответствующего распределения и подтверждения для Департамента по авиации, что обоснованное количество экземпляров РРТО распространяется внутри организации по управлению поддержанием летной годности для того, чтобы соответствующий персонал имел быстрый и легкий доступ к РРТО.

РРТО должно направляться следующим лицам:

- руководящему персоналу эксплуатанта или организации и любому лицу на более низком уровне по мере необходимости;
- подрядной организации;
- Департаменту по авиации.

Часть 1 Общие положения

1.1 Корпоративное обязательство ответственного руководителя о политике, проводимой эксплуатантом в области поддержания летной годности;

1.2 Общая информация об организации, которая включает юридический адрес, место производственной деятельности, наличие разрешений и т.п.;

1.3 Имена, обязанности административно-управленческого персонала, ответственного за проведение политики в области поддержания летной годности, а также лиц, нанятых для обеспечения проведения всех работ по техническому обслуживанию в соответствии с Руководством РРТО;

1.4 Организационно-структурная схема организации;

1.5 Схемы внутреннего взаимодействия подразделений эксплуатанта по вопросам поддержания летной годности, взаимодействие с внешними организациями по вопросам поддержания летной годности и обеспечения технического обслуживания;

1.6 Порядок уведомления Департамента по авиации об изменении видов деятельности, сертификации, местонахождения, персонала организации, ответственного за проведение политики в области поддержания летной годности;

1.7 Процедуры внесения изменений и дополнений РРТО, согласование в Департаменте по авиации.

Часть 2 Процедуры поддержания летной годности воздушных судов

2.1 описание принятых эксплуатантом обязательных процедур, которые обеспечат:

- поддержание каждого ВС в пригодном для выполнения полетов состоянии;
- поддержание эксплуатационного и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета, в исправном состоянии;
- сохранение действительности СЛГ каждого ВС;

2.2 Описание типов и моделей воздушных судов, на которые распространяется руководство;

2.3 Реквизиты программ технического обслуживания для каждого эксплуатируемого типа воздушного судна, ответственность должностных лиц, разработка, внесение изменений, утверждение;

2.4 Использование бортового журнала воздушного судна, применение перечней минимального оборудования, перечней отклонений от конфигурации, ответственность должностных лиц, разработка, внесение изменений, утверждение;

2.5 Описание системы учета поддержания летной годности воздушного судна, описание методов, используемых для оформления и хранения эксплуатантом регистрируемых данных о техническом обслуживании;

2.6 В случае самолетов, максимальный взлетный вес которых превышает 5700 кг, или вертолетов, максимальный взлетный вес которых превышает 3175 кг:

– описание процедур мониторинга, оценки и отчетности в Департамент по авиации об опыте летной и технической эксплуатации;

– описание процедур соблюдения требований передачи эксплуатационной информации о воздушном судне, двигателе или воздушном винте Департаменту по авиации, организации, ответственной за типовую конструкцию;

– описание процедур оценки информации о сохранении летной годности и рекомендаций, представленных организацией, ответственной за типовую конструкцию, а также выполнения действий, признанных необходимыми в результате такой оценки в соответствии с процедурой, согласованной с Департаментом по авиации;

2.7 Описание процедур выполнения работ согласно указаниям обязательной информации по поддержанию летной годности, выполнения директив летной годности и, при необходимости, порядка запроса и соблюдения альтернативных методов обеспечения соответствия;

2.8 описание процедур, обеспечивающих учет и восстановление неработоспособных систем и агрегатов, влияющих на летную годность;

2.9 Описание процедур уведомления государства регистрации об авиационных событиях в эксплуатации;

2.10 Описание формы и процедур заполнения и подписания свидетельства о техническом обслуживании воздушного судна и компонентов после прохождения ими технического обслуживания

2.11 Описание процедур, обеспечивающих техническую эксплуатацию воздушного судна в соответствии с программой технического обслуживания;

2.12 Описание процедуры организации выполнения необязательных эксплуатационных бюллетеней и несущественных ремонтов;

2.13 Описание процедуры организации выполнения обязательных модификаций и существенных ремонтов;

2.14 Описание процедуры, обеспечивающей соответствие модификаций и ремонтов требованиям к летной годности Департамента по авиации;

2.15 Описание программы подготовки нанятого эксплуатантом персонала в области технического обслуживания применительно к их обязанностям и ответственности;

2.16 Описание системы управления безопасностью полета эксплуатанта**;

** Если система управления безопасностью полетов эксплуатанта уже рассмотрена в каком-либо другом документе, то вместо этого может быть приведена ссылка на такой документ, а также описаны его взаимосвязи с Руководством РРТО.

Часть 3 Система качества

3.1 Политика качества, план и процедуры аудита поддержания летной годности воздушного судна

3.2 Мониторинг деятельности по поддержанию летной годности воздушного судна;

3.3 Описание организации и функционирования системы анализа и постоянного контроля выполнения и эффективности программы ТО для исправления любых недостатков в этой программе;

3.4 Контроль за тем, чтобы все техническое обслуживание осуществлялось соответствующей организацией по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов;

3.5 Контроль за тем, чтобы все договорное техническое обслуживание осуществлялось в соответствии с договором;

3.6 Персонал по аудиту качества.

Часть 4 Договорное обслуживание

4.1 Процедуры оценки поставщиков для проведения технического обслуживания;

4.2 Описание административных соглашений между эксплуатантом и организациями по техническому обслуживанию (поддержанию летной годности), включая порядок пересмотра этих соглашений в случае необходимости.

Часть 5 Приложения

5.1 Образцы производственной и иной документации, используемой в процедурах поддержания летной годности и обеспечения технического обслуживания воздушных судов, двигателей, воздушных винтов и компонентов;

5.2 Перечень субподрядчиков;

5.3 Перечень утвержденных договорных организаций по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов;

5.4 Копия договоров на субподрядные работы.

Приложение 3

к авиационным правилам
«Деятельность по поддержанию
летной годности воздушных судов»

ТРЕБОВАНИЯ

к определению массы и центровки воздушных судов

Определение массы и центровки воздушного судна является сертифицируемым видом работ по техническому обслуживанию. Такой вид работ вносится в сертификат организации по техническому обслуживанию.

1. Эксплуатант обязан не реже одного раза в четыре года (отсчет вести от последнего взвешивания ВС) проводить измерения массы и определение фактической центровки пустого ВС, даже если за это время не проводились модификации, ремонты, окраски и другие работы.

2. Департамент по авиации может потребовать нового определения массы пустого ВС и положения его центра масс, если посчитает, что масса и центровка ВС не контролировались должным образом при его модификации.

3. Для обеспечения процедур по периодическому измерению массы и определению центровки воздушных судов в процессе эксплуатации эксплуатант обязан разработать и соблюдать программу контроля массы и центровки.

4. Эксплуатант обязан провести внеочередное измерение массы и определение центровки при:

– любой модификации или изменении компоновки ВС при условии:

а) если расчетная масса пустого самолета изменилась более чем на 0,5 % максимальной и центровка пустого самолета изменилась более чем на 0,5 % САХ;

б) если расчетная масса пустого вертолета изменилась более чем на 1 % максимальной и центровка изменилась более чем на 10 мм или 10 % максимального допустимого диапазона центровок.

– полной окраске ВС.

Если после любой модификации или изменении компоновки ВС внеочередное измерение массы и определение центровки не потребовалось, то все расчетные данные о массе и центровке, позволяющие принять такое решение должны быть задокументированы.

5. До первоначальной выдачи СЛГ должны быть определены масса и центровка воздушного судна. В случае, если эксплуатант документально доказал, что масса и центровка воздушного судна, были определены до того, как оно было импортировано и все последующие изменения массы были должным образом рассчитаны и учтены, то определение массы и центровки не требуется. Другим случаем, когда определение массы и центровки не требуется, если ВС вновь изготовлено и у которого, определение массы и центровки уже было выполнено и учтено в документации его изготовителем.

6. Эксплуатант обязан составить график контроля массы и центровки своих воздушных судов. График контроля массы и центровки, составляемый эксплуатантом, должен учитывать все вероятные условия загрузки, которые могут иметь место, и показывает, что инструкции по загрузке могут применяться к конкретному воздушному судну или ко всему парку.

7. Эксплуатант должен располагать учетными данными, отражающими все изменения, влияющие на массу или центровку воздушного судна, включая полный перечень установленного оборудования.

8. Эксплуатант обязан обеспечить обновление документации по массе и центровке при появлении изменения в массе воздушного судна или его центровке, а также сохранять зарегистрированные данные обо всех изменениях массы и центровки воздушного судна, которые имели место после определения его массы.

9. Измерение массы и определение центровки воздушного судна в процессе эксплуатации производится организацией по техническому обслуживанию, допущенной к проведению данного вида работ.

10. Организация по техническому обслуживанию осуществляет деятельность по измерению массы и определению центровки воздушного судна, руководствуясь положениями норм и правил, установленных в Республике Беларусь, требованиями, изложенными в эксплуатационной документации на воздушное судно, в соответствии с разработанными процедурами, указанными в Руководстве РРТО или Руководстве по РРТО.

11. Организация по техническому обслуживанию осуществляющая деятельность по измерению массы и определению центровки воздушного судна должна располагать необходимым оборудованием и иметь собственный персонал, обеспечивающий выполнение процедур по измерению массы и определению центровки ВС прошедший подготовку к работе на конкретном типе весов и допущенный в установленном порядке к проведению работ по измерению массы и определению центровки воздушного судна.

12. Организация по техническому обслуживанию осуществляющая деятельность по измерению массы и определению центровки воздушного судна должна располагать соответствующими производственными помещениями и оборудованием для ведения учета всех изменений массы по каждому типу воздушного судна.

13. Измерение массы воздушного судна допускается проводить на платформенных весах либо на весах, датчики которых устанавливаются на гидроподъемниках (домкратах). При этом весы должны иметь относительную погрешность измерений не более $\pm 0,1\%$. Для измерения массы и определение центровки ВС должно быть выполнено три независимых измерения. Между измерениями нагрузка с оборудования должна быть полностью снята. Определенные в трех измерениях максимальные массы воздушного судна должны быть согласованы. Если это не так, то измерения следует повторять до тех пор, пока максимальные массы, определенные в трех последовательных и независимых измерениях, не будут согласованы.

14. Весы и применяемые вспомогательные средства измерений (в т.ч. нивелиры) должны быть внесены в Государственный реестр средств измерений и иметь свидетельство об утверждении типа, а также иметь действующее свидетельство о поверке конкретного экземпляра средства измерений.

15. Измерение массы и определение центровки воздушного судна рекомендуется проводить в закрытых ангарных помещениях в целях исключения ветра. В особых случаях допускается выполнение измерений массы воздушного судна в открытом воздухе (допустимая скорость ветра – не более 2 м/с).

16. Результаты измерения массы и определения центровки воздушного судна должны оформляться в виде протокола о проверке массы входящего в отчет о массе и центровке. Протокол оформляется организацией по техническому обслуживанию осуществляющей работы по измерению массы и определению центровки воздушного судна. При оформлении Протокола о проверке массы рекомендуется учитывать все возможные варианты компоновки и загрузки воздушного судна. В Протоколе также должна как минимум содержаться информация о типе, регистрации и заводском номере воздушного судна, дате, месте и причине взвешивания.

17. Отчет о массе и центровке должен быть полным, отражать текущее состояние ВС и постоянно учитывать для каждого воздушного судна изменения пределов массы пустого воздушного судна, плеч и центровки. При учете данных о массе и центровке необходимо учитывать сведения обо всех модификациях, влияющих на массу или центровку данного ВС.

Приложение 4
к авиационным правилам
«Деятельность по поддержанию
летней годности воздушных судов»

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о техническом обслуживании компонента (форма 1)

В настоящем приложении приведена инструкция по заполнению и образец бланка формы 1 свидетельства о техническом обслуживании компонента. Данная инструкция приведена исключительно в отношении случаев оформления свидетельства о техническом обслуживании компонента по форме 1 после окончания работ по техническому обслуживанию компонента и не применяется при оформлении данного свидетельства в случае изготовления компонента.

1 Назначение и использование свидетельства о техническом обслуживании компонента

1.1 Основным назначением свидетельства о техническом обслуживании компонента является удостоверение летной годности компонента, в отношении которого оформляется свидетельство, в части надлежащего выполнения работ по техническому обслуживанию в объеме, указанном в свидетельстве.

1.2 Оформленное свидетельство должно обеспечивать однозначную взаимосвязь с компонентом, в отношении которого оно оформлено.

1.3 Признание оформленного свидетельства в качестве эквивалента уполномоченным органом в области гражданской авиации иностранного государства осуществляется в соответствии с международными договорами Республики Беларусь.

1.4 Свидетельство не может служить:
документом для оформления отправки или перевозки груза;
свидетельством о техническом обслуживании воздушного судна;
единственным основанием для установки компонента на конкретный экземпляр воздушного судна, авиационный двигатель, воздушный винт или другой компонент.

2 Формат свидетельства о техническом обслуживании компонента

2.1 Бланк свидетельства изготавливается с использованием любых технических средств, на одном листе белой бумаги формата А4 в альбомной ориентации. Допускается увеличение или уменьшение размеров листа при условии обеспечения различимости и разборчивости внесенных в свидетельство данных.

2.2 Допускается размещать оговорку в отношении ответственности за установку компонента на воздушное судно на любой из сторон листа.

2.3 Внесение данных с использованием технических средств осуществляется способом, обеспечивающим разборчивость и однозначность прочтения данных.

2.4 Допускается изготовление бланка свидетельства одновременно с внесенными в него данными, в том числе с использованием программных средств обработки данных, с соблюдением формы свидетельства.

2.5 Внесение данных в свидетельство осуществляется на русском и (или) английском языке в соответствии с источником данных, если иное не установлено в соответствии с настоящим приложением.

2.6 Внесение данных в свидетельство допускается осуществлять рукописным способом, шариковой ручкой с пастой черного или синего цвета, с использованием заглавных букв разборчивым почерком.

2.7 При внесении данных использование аббревиатур сводится к минимуму, обеспечивающему однозначность прочтения данных.

2.8 Допускается использовать обратную сторону листа для указания любой дополнительной информации, за исключением заявления о выполнении работ. В отношении использования обратной стороны листа в графе 12 свидетельства делается соответствующая пометка.

3 Экземпляры свидетельства о техническом обслуживании компонента

3.1 Ограничения в отношении количества оформленных экземпляров свидетельства, в том числе направляемых заказчику работ по техническому обслуживанию или хранящихся в организации, оформившей свидетельство, отсутствуют.

4 Исправление данных, внесенных в свидетельство о техническом обслуживании компонента

4.1 Уведомление обо всех неточностях, которые содержатся в оформленном свидетельстве и выявлены конечным получателем свидетельства, направляется в письменном виде в адрес организации или лица, которые оформили свидетельство.

4.2 При необходимости оформления нового свидетельства, новое свидетельство регистрируется с присвоением нового номера и подписывается с указанием даты подписания.

4.3 Оформленное в данном случае новое свидетельство не удостоверяет летную годность компонента и служит подтверждением внесения исправлений в свидетельство, направленное получателю, о чем в графе 12 свидетельства вносится запись следующего содержания:

«Настоящее свидетельство о техническом обслуживании компонента служит для исправления ошибок, содержащихся в графе (графах) (указываются номер (номера) графы (граф)) свидетельства о техническом обслуживании компонента, зарегистрированного под номером (указывается регистрационный номер свидетельства) от (указывается дата оформления свидетельства), и не удостоверяет летную годность компонента в части выполненных работ по техническому обслуживанию».

4.4 Свидетельство, содержащее неточности, и новое свидетельство хранятся совместно в течение установленного периода.

5 Заполнение свидетельства о техническом обслуживании компонента

5.1 В графе 1 свидетельства указывается наименование специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

5.2 Графа 2 содержит заголовок свидетельства

5.3 В графе 3 указывается уникальный номер, под которым зарегистрировано свидетельство. При регистрации свидетельства допускается использование заглавных букв, являющихся общими по начертанию в латинском и кириллическом алфавитах, и (или) арабских цифр.

5.4 В графе 4 указывается полное наименование и юридический адрес авиационной организации, от имени которой оформляется свидетельство, в соответствии с выданным авиационной организации сертификатом. В графе 4 допускается размещать зарегистрированный товарный знак авиационной организации или логотип в соответствии с документацией авиационной организации, устанавливающей правила использования корпоративного стиля.

5.5 В графе 5 указывается номер договора или заявки на выполнение работ по техническому обслуживанию, на основании которых осуществляется выполнение работ для сторонней организации. При выполнении работ внутри авиационной организации в данной графе указывается номер документа, который является подтверждением выдачи производственного задания на выполнение работ в соответствии с утвержденными процедурами авиационной организации.

5.6 В графе 6 указывается порядковый номер позиций при оформлении свидетельства в отношении компонентов нескольких наименований. Номер позиции используется для ссылок в графе 12 на соответствующую позицию.

5.7 В графе 7 указывается наименование компонента в соответствии с формулировками, приведенными в эксплуатационной документации, в том числе каталогах запасных частей, руководствах по технической эксплуатации и других документах.

5.8 В графе 8 указывается каталожный номер компонента, указанный в маркировке компонента или в соответствующем каталоге запасных частей. В отношении авиационного двигателя или воздушного винта указывается тип (модель) в соответствии с сертификатом типа, выданным уполномоченным органом в области гражданской авиации государства разработчика.

5.9 В графе 9 указывается количество единиц компонентов каждого наименования, указанного в графе 7 свидетельства.

5.10 В графе 10, в соответствии с маркировкой компонента, указывается серийный (заводской) номер компонента, в отношении которого предусмотрено наличие уникальной идентификации каждого изделия. В отношении иных компонентов в данной графе указывается сокращение «Н/П» (не применяется), или «N/A» (not applicable), или, по усмотрению лица, оформляющего свидетельство, любой другой номер, идентифицирующий данное изделие.

5.11 В графе 11 указывается обозначение вида выполненных работ по техническому обслуживанию компонента в соответствии с формулировками, приведенными в таблице Б.1. При выполнении работ, содержание которых соответствует нескольким обозначениям, указывается обозначение, наиболее полно характеризующее основной объем выполненных работ.

Таблица Б.1 – Обозначения видов работ по техническому обслуживанию компонентов

Обозначение вида работ	Содержание работ
Капитальный ремонт или Overhauled	Работы по техническому обслуживанию: обеспечивающие полное соответствие допускам, применяемым в эксплуатации и приведенным в указаниях по поддержанию летной годности держателя сертификата типа или разработчика (изготовителя) компонента, или иной эксплуатационной документации, издаваемой или введенной в действие Департаментом по авиации; включающие, как минимум, разборку, мойку (очистку), осмотр, сборку, проверку и, при необходимости, текущий ремонт компонента, выполненные в соответствии с перечисленной выше эксплуатационной документацией; иные работы, которые могут быть отнесены к капитальному ремонту согласно определения, приведенного в настоящих Авиационных правилах
Ремонт или Repaired	Работы по устранению отдельных неисправностей компонента в соответствии с эксплуатационной документацией, в том числе путем замены отдельных частей
Осмотр (проверка) или Inspected (Tested)	Работы по осмотру, проверке и замеру в соответствии с эксплуатационной документацией, в том числе работы по визуальному осмотру, функциональной проверке, проверке работоспособности, лабораторные проверки, контролю с использованием предусмотренных методов, методик и средств и иные работы аналогичного характера
Доработка или Modified	Работы, связанные с внесением изменений в первоначальную конструкцию компонента в соответствии с эксплуатационной документацией, в том числе работы, которые могут быть отнесены к доработке согласно определения, приведенного в настоящих Авиационных правилах

5.12 В графе 12 приводится описание выполненных работ согласно обозначению, указанному в графе 11, непосредственно или путем указания соответствующих ссылок на документацию, с учетом которой конечный получатель свидетельства или лицо, которое будет осуществлять установку компонента на воздушное судно, производит

оценку летной годности компонентов, указанных в свидетельстве, в части выполненных работ по техническому обслуживанию. Все приведенные данные связываются с соответствующими порядковыми номерами позиций, указанными в графе 6. При необходимости внесения большого объема данных, допускается оформление дополнительного отдельного листа с указанием соответствующей ссылки в графе 12 свидетельства.

5.13 В графе 12, при необходимости, указываются сведения:

об эксплуатационной документации, на основании которой осуществлялось выполнение работ по техническому обслуживанию, включая ссылки на документы с указанием номера и даты поправки (издания);

о выполнении требований директив летной годности и указаний, содержащихся в эксплуатационных бюллетенях;

о выполнении работ по текущему ремонту;

о выполнении доработок;

об установленных при замене частях компонента;

о ресурсном состоянии компонента с ограниченным ресурсом;

об отклонениях от заявленного объема работ.

5.14 В графе 12 свидетельства, при необходимости, приводится заявление о выполнении технического обслуживания, предусмотренное требованиями уполномоченного органа гражданской авиации иностранного государства, если компонент подлежит установке на воздушное судно, зарегистрированное в данном государстве.

5.15 В графе 12 свидетельства, при необходимости, для конечного получателя приводится сопроводительная информация о комплектности компонента в соответствии с условиями перевозки и последующей окончательной сборке после получения.

5.16 При выполнении работ по техническому обслуживанию компонента графы 13а–13д не заполняются. В целях непреднамеренного или несанкционированного внесения записей допускается затенить данные графы серым цветом или нанести диагональную черту в пределах данных граф.

5.17 Графа 14а содержит квадраты, предусмотренные для отметок, указывающих на требования, в соответствии с которыми осуществлялось выполнение работ по техническому обслуживанию компонента. При оформлении свидетельства должна быть сделана, по крайней мере, одна отметка.

5.18 Отметка в квадрате «Другие требования, указанные в графе 12» при выполнении работ по техническому обслуживанию авиационной организацией, сертифицированной в соответствии с требованиями Авиационных правил «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», ставится в следующих случаях:

при выполнении работ по техническому обслуживанию не в полном объеме;

при наличии несоответствий требованиям, изложенным в Авиационных правилах «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов»;

при выполнении работ по техническому обслуживанию в соответствии с требованиями технических нормативно-правовых актов иностранного государства, регулирующих деятельность в области гражданской авиации, отличных от требований Авиационных правил «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», с указанием соответствующих ссылок и сведений в графе 12 свидетельства.

5.19 При выполнении работ по техническому обслуживанию компонента авиационной организацией, сертифицированной в соответствии с требованиями Авиационных правил «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», в графе 14а приводится заявление о выполнении работ по техническому обслуживанию следующего содержания:

«Если иное не указано в графе 12 свидетельства, настоящим удостоверяется, что обозначенные в графе 11 и описанные в графе 12 работы по техническому обслуживанию

компонента выполнены в полном соответствии с требованиями Авиационных правил «Сертификация деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов» и, в отношении выполнения данных работ, компонент допускается к дальнейшей эксплуатации».

5.20 В графе 14б свидетельства лицо, оформляющее свидетельство, ставит личную подпись. В данной графе в дополнение к подписи допускается указывать уникальный номер, идентифицирующий лицо, оформившее свидетельство, в том числе номер допуска или номер свидетельства авиационного персонала, обладателем которого является данное лицо.

5.21 В графе 14в указывается номер сертификата, выданного авиационной организацией и в соответствии с которым данной авиационной организации предоставлены полномочия по выполнению работ, в отношении которых оформляется свидетельство.

5.22 В графе 14г разборчиво указывается фамилия и инициалы лица, подписавшего свидетельство.

5.23 В графе 14д указывается дата подписания свидетельства с указанием двух цифр дня, двух цифр порядкового номера месяца и четырех цифр года. Обозначение дня, месяца и года разделяются между собой точкой.

5.24 В нижней части свидетельства или ином месте, в соответствии с положениями пункта 2.2 настоящего приложения, приводится оговорка об ответственности лица, которое производит установку компонента на воздушное судно, следующего содержания:

«Ответственность за надлежащую установку компонента на воздушное судно

Настоящее свидетельство не является достаточным основанием для установки компонента на воздушное судно. Лицо, осуществляющее установку указанного в настоящем свидетельстве компонента, должно убедиться в наличии достаточных оснований для принятия положительного решения об установке, в том числе в отношении требований уполномоченного органа в области гражданской авиации государства регистрации воздушного судна, в отношении выполненных на воздушном судне работ согласно директив летной годности и эксплуатационных бюллетеней, работ по доработкам, текущему ремонту и других работ, в результате выполнения которых последующая установка данного компонента может создать угрозу безопасности полетов.».

6 Форма свидетельства о техническом обслуживании компонента

6.1 Свидетельство о техническом обслуживании компонента должно оформляться с использованием бланка формы 1, образец которого приведен на рисунке 1, в строгом соблюдении расположения и нумерации полей данной формы. Размеры полей допускается изменять при условии сохранения различимости заголовков и внесенных данных.

1. Наименование уполномоченного органа (Competent Authority)		2. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ КОМПОНЕНТА ФОРМА 1 CERTIFICATE OF THE COMPONENT RELEASE TO SERVICE FORM 1				3. Номер свидетельства (Form Tracking Number):
4. Наименование организации и юридический адрес (Organisation Name and Address):					5. Номер заявки на выполнение работ (Work Order / Contract / Invoice):	
6. № п.п. (Item)	7. Наименование (Description)	8. Каталожный номер (Part No.)	9. Кол-во (Qty.)	10. Серийный (заводской) номер (Serial No.)	11. Вид работ (Status/Work)	
12. Примечания (Remarks):						
13а. Удостоверяется, что указанные компоненты произведены в соответствии (Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to): <input type="checkbox"/> утвержденными данными типовой конструкции (approved design data and are in a condition for safe operation) <input type="checkbox"/> иными данными типовой конструкции указанными в графе 12 (non-approved design data specified in block 12)			14а. <input type="checkbox"/> п.3.5. АП «Деятельность по поддержанию летной годности» <input type="checkbox"/> Другие требования, указанные в графе 12 (Other regulation specified in block 12) Если иное не указано в графе 12 свидетельства, настоящим удостоверяется, что обозначенные в графе 11 и описанные в графе 12 работы по техническому обслуживанию компонента выполнены в полном соответствии с требованиями п.3.5. АП «Деятельность по поддержанию летной годности» и, в отношении выполнения данных работ, компонент допускается к дальнейшей эксплуатации			
13б. Подпись уполномоченного лица (Authorised Signature):		13в. Номер сертификата организации (Approval / Authorisation Number):		14б. Подпись уполномоченного лица (Authorised Signature):		14в. Номер сертификата организации (Approval / Authorisation Number):
13г. Фамилия, инициалы (Name):		13д. Дата (Date):		13г. Фамилия, инициалы (Name):		13д. Дата (Date):
<p align="center">ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАДЛЕЖАЩУЮ УСТАНОВКУ КОМПОНЕНТА НА ВОЗДУШНОЕ СУДНО</p> <p align="center">Настоящее свидетельство не является достаточным основанием для установки компонента на воздушное судно. Лицо, осуществляющее установку указанного в настоящем свидетельстве компонента, должно убедиться в наличии достаточных оснований для принятия положительного решения об установке, в том числе в отношении требований Департамента по авиации государства регистрации воздушного судна, в отношении выполненных на воздушном судне работ согласно директив летной годности и эксплуатационных бюллетеней, работ по доработкам, текущему ремонту и других работ, в результате выполнения которых последующая установка данного компонента может создать угрозу безопасности полетов.</p> <p align="center">USER / INSTALLER RESPONSIBILITIES</p> <p align="center">This Certificate is not a sufficient basis for installation of the component on the aircraft. The person, who perform the installation of the component, specified in this Certificate, shall ensure the availability of the sufficient basis for taking positive decision to install, including the basis in respect to the requirements, established by the Competent Authority of the State of Registry, in respect to the works, performed on the aircraft in accordance with Airworthiness Directives and Service Bulletins, performed modifications and repairs, other works, which results to the flight safety hazard in case of subsequent installation of the component specified.</p>						

Рисунок 1 Свидетельство о техническом обслуживании компонента

Приложение 5
к авиационным правилам
«Деятельность по поддержанию
летной годности воздушных судов»

ОГРАНИЧЕНИЯ

по выполнению технического обслуживания владельцем свидетельства пилота-любителя

Обладателю свидетельства Пилота-любителя необходимо соблюдать следующие основные принципы, прежде чем выполнять любые работы по ТО:

(а) Компетентность и ответственность

1. Пилот-любитель несет ответственность за любое техническое обслуживание, которое он выполняет.

2. Перед проведением любых работ по техническому обслуживанию, пилот-любитель должен убедиться, что он компетентен для выполнения работ. Обязанность пилота-любителя ознакомиться со стандартной практикой проведения технического обслуживания ВС и с Программой по техническому обслуживанию. Если пилот-владелец не обладает компетенцией для выполнения этих работ, то выполнение им работ по ТО запрещено.

3. Пилот-владелец (или организация по поддержанию летной годности, в отношении сертификата которой проведена процедура признания юридической силы) определяет задачи пилота-любителя в соответствии с основными принципами Программы технического обслуживания, а также отвечает за своевременное обновление документа.

4. Утверждение Программы технического обслуживания должно осуществляться в соответствии с пунктом 3б.3.

(б) Задачи

Пилот-любитель может проводить простые визуальные осмотры или операции для проверки планера, двигателей, систем и компонентов на общее состояние, явных повреждений в нормальных условиях эксплуатации воздушного судна в соответствии с полномочиями, предоставленными ему как пилоту эксплуатационной документацией.

Пилот-владелец не имеет право выполнять работы по техническому обслуживанию воздушного судна, если:

1. работы квалифицируются как критические работы по техническому обслуживанию;

2. требуется замена основных компонентов или основного узла и/или;

3. работы по директивам по летной годности или ограничением по пунктам летной годности, если это специально не разрешено директивой летной годности и бюллетенями и/или

4. требуется использование специальных инструментов, калиброванных инструментов (за исключением динамометрического ключа и обжимного инструмента) и/или;

5. требуется использования контрольно-измерительной аппаратуры или специальных испытаний (например, NDT, системных тестов или эксплуатационных проверок для авионики) и /или;

6. работы относятся к любым внеплановым инспекциям (например, проверка после грубой посадки, попадание в неблагоприятные погодные условия) и / или;

7. осуществление проверки систем, необходимых для выполнения полетов по приборам и/или;

8. задача является сложной задачей по техническому обслуживанию или заданием на техническое обслуживание компонентов.

9. задача является частью ежегодной или 100-часовой проверки, содержащейся в программе технического обслуживания;

Критерии от 1 до 9, перечисленные выше, не могут быть отменены менее строгими инструкциями, изданными в соответствии с Программой технического обслуживания.

(с) Выполнение работ по техническому обслуживанию пилотом-любителем и ведение их учетных записей.

Данные технического обслуживания, как это указано в пункте 47 должны быть всегда доступны во время проведения технического обслуживания пилота-любителя. Подробная информация о данных, указанных о проведении технического обслуживания пилотом-владельцем должна быть включена в свидетельство о допуске ВС к эксплуатации после технического обслуживания, в соответствии с пунктом б1.