



БУЙРУК  
ПРИКАЗ

*2023-ж. 05-сентябрь № 706*

Бишкек ш.  
г.Бишкек

**“Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо боюнча жол-жоболорун”, “Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарынын аба кемелерин техникалык тейлөөлөргө келишимдерди бекитүү жол-жоболорун”, “Кыргыз Республикасынын жарандык аба кемелериндеги пайдаланылуучу борттук радиостанцияларга уруксаат берүү жол-жоболорун”, “АТ ишенимдүүлүгүн көзөмөлдөө программасын иштеп чыгууну уюштуруу боюнча методикалык сунуштарды”, “АТ техникалык тейлөөнү жөнгө салуу боюнча эксплуатанттын колдонмосун карап чыгуу жол-жобосун” жана “Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарынын аба кемелерин техникалык тейлөө программасын бекитүү жол-жоболорун” бекитүү жөнүндө**

Эл аралык стандарттардын талаптарын жана ИКАО (SARPs) сунуш кылынган тажырыйбаны иш жүзүндө аткаруу жана авиациялык техниканы техникалык тейлөө менен байланышкан учуулардын коопсуздугунун аспектилерин кароо максатында, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2022-жылдын 12-июлундагы №381 токтому менен бекитилген Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттиги жөнүндөгү жобонун 13.1-пунктуна ылайык, **буйрук кылам:**

1. Бекитилсин:

- 1-тирекмеге ылайык “Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо боюнча жол-жоболору”;
- 2-тирекмеге ылайык “Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарынын аба кемелерин техникалык тейлөөлөргө келишимдерди бекитүү жол-жоболору”;

- 3-тиркемеге ылайык “Кыргыз Республикасынын жарандык аба кемелериндеги пайдаланылуучу борттук радиостанцияларга уруксаат берүү жол-жоболору”;

- 4-тиркемеге ылайык “АТ ишенимдүүлүгүн көзөмөлдөө программасын иштеп чыгууну уюштуруу боюнча методикалык сунуштары”;

- 5-тиркемеге ылайык “АТ техникалык тейлөөнү жөнгө салуу боюнча эксплуатанттын колдонмосун карап чыгуу жол-жобосу”;

- 6-тиркемеге ылайык “Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарынын аба кемелерин техникалык тейлөө программасын бекитүү жол-жоболору”.

2. Аба кемесинин эксплуатанттарынын бардык техникалык директорлору жана Кыргыз Республикасынын техникалык тейлөө боюнча уюмдарына, учуулардын жарактуулугун колдоо бөлүмүнүн инспекторлору жогоруда берилген Жол-жоболордун жана Ыкмалардын сунуштарын карап чыксын жана аткарууга кабыл алсын.

3. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигини инженер-програмисти бул буйрукту Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин сайтына жүктөсүн.

4. КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун төмөнкү буйруктары күчүн жоготту деп табылсын:

- КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун директорунун орун басары М.Токтобековдун 2012-жылдын 18-майындагы “Кыргыз Республикасынын жарандык аба кемелериндеги пайдаланылуучу борттук радиостанцияларга уруксаат берүү жол-жоболорун” бекитүү жөнүндөгү буйругу;

- КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун директорунун орун басары Б.Жунушалиевдин 2012-жылдын 31-ноябрындагы “АТ ишенимдүүлүгүн көзөмөлдөө программасын иштеп чыгууну уюштуруу боюнча методикалык сунуштары” жөнүндөгү буйругу;

- КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун директору А.Настаевдин 2009-жылдын 4-январындагы “АТ техникалык тейлөөнү жөнгө салуу боюнча эксплуатанттын колдонмосун карап чыгуу жол-жобосу” жөнүндөгү буйругу;

- КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун директору Н.Жолдошевдин 2010-жылдын 30-декабрындагы “АТ техникалык тейлөөнү жөнгө салуу боюнча эксплуатанттын колдонмосун карап чыгуу жол-жобосу” жөнүндөгү буйругу;

- КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун директорунун орун басары М.Токтобековдун 2013-жылдын 14-июнундагы “Кыргыз Республикасынын жарандык аба кемелеринин баш тартуулары, бузуктары жана башка окуялары жөнүндө АК иштеп чыгуучу мамлекетке кабарлоонун жол-жоболору” жөнүндөгү буйругу;

- КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун директору А.Настаевдин 2010-жылдын 20-майындагы “Эксплуатациялоого жатпаган аба кемелеринин булактарын иштеп чыккандан жана авиациялык кокустуктардан кийин алардын курамдык бөлүктөрүн пайдалануу боюнча жол-жоболорун бекитүү” жөнүндөгү буйругу;

- КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун директору А.Настаевдин 2010-жылдын 20-майындагы “Тип күбөлүгүнүн ээси жана ЖАМБ органдарына бекитилбеген курамдык бөлүктөр жөнүндө маалымат берүү боюнча жол-жоболорду бекитүү” жөнүндөгү буйругу;

- КР ТжКМ караштуу Жарандык авиация агентствосунун директору А.Настаевдин 2010-жылдын 20-майындагы “Авиациялык техникада андан ары пайдаланууга жараксыздардын курамдык бөлүктөрүн жокко чыгаруу боюнча жол-жоболорун бекитүү” жөнүндөгү буйругу.

5. Бул буйрукту аткаруу көзөмөлү Учуулардын жарактуулугун колдоо бөлүмүнүн башчысына жүктөлсүн.

**Об утверждении «Процедуры по поддержанию летной годности воздушного судна», «Процедуры утверждения договора на техническое обслуживание воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики», «Процедуры выдачи разрешений на бортовые радиостанции используемые на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики», «Методических рекомендаций по организации разработки программы контроля надежности АТ», «Процедуры рассмотрения руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания АТ» и «Процедуры утверждения программ технического обслуживания воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики»**

В целях практического выполнения требований Международных Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs) и рассмотрения аспектов безопасности полетов, связанных с техническим обслуживанием авиационной техники, а также согласно пункту 13.1 Положения о Государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики,

утвержденного постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 12 июля 2022 года №381, *приказываю:*

1. Утвердить:

- «Процедуру по поддержанию летной годности воздушного судна», согласно приложению 1;

- «Процедуру утверждения договора на техническое обслуживание воздушных судов эксплуатантов кыргызской республики», согласно приложению 2;

- «Процедуру выдачи разрешений на бортовые радиостанции используемые на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики», согласно приложению 3;

- «Методические рекомендации по организации разработки программы контроля надежности АТ», согласно приложению 4;

- «Процедуру рассмотрения руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания АТ», согласно приложению 5;

- «Процедуру утверждения программ технического обслуживания воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики», согласно приложению 6.

2. Всем техническим директорам эксплуатантов воздушного судна и организаций по техническому обслуживанию Кыргызской Республики, инспекторам отдела поддержания летной годности изучить вышеуказанные Процедуры и Методические рекомендации и принять к исполнению.

3. Инженеру программисту Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, разместить настоящий приказ на сайте Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

4. Признать утратившими силу ниже следующие приказы:

- заместителя директора Агентства гражданской авиации при МТ и К КР М. Токтобекова от 18 мая 2012 года об утверждении «Процедуры выдачи разрешений на бортовые радиостанции, используемые на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики»;

- заместителя директора Агентства гражданской авиации при МТ и К КР Б. Джунушалиева от 31 ноября 2012 об утверждении «Методических рекомендаций по организации разработки программы контроля надежности авиационной техники»;

- директора Агентства гражданской авиации при МТ и К КР А. Настаева от 4 января 2009 года об утверждении «Процедуры рассмотрения руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания АТ»;

- директора Агентства гражданской авиации при МТ и К КР Н. Джолдошева от 30 декабря 2010 года об утверждении «Процедуры утверждения программ технического обслуживания воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики»;

- заместителя директора Агентства гражданской авиации при МТ и К КР М. Токтобекова от 14 июня 2013 года об утверждении «Процедуры уведомления государства разработчика ВС об отказах, неисправностях и других событиях гражданских воздушных судов Кыргызской Республики»;

- директора Агентства гражданской авиации при МТ и К КР А. Настаева от 20 мая 2010 года об утверждении «Процедуры по использованию составных частей снятых с не подлежащих эксплуатации воздушных судов после их отработки ресурса и авиационных происшествий»;

- директора Агентства гражданской авиации при МТ и К КР А. Настаева от 20 мая 2010 года об утверждении «Процедуры по предоставлению держателям сертификата типа и органам ГУГА информацию о неутвержденных составных частях»;

- директора Агентства гражданской авиации при МТ и К КР А. Настаева от 20 мая 2010 года об утверждении «Процедуры по утилизации составных частей не годных к дальнейшей эксплуатации на авиационной технике».

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заведующего отделом поддержания летной годности.

**Директордун милдетин  
убактылуу аткаруучу**



**Д.К. Бостонов**



	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики  Процедура поддержания летной годности воздушного судна
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Приложение №1  
к приказу Государственного агентства  
гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от «05» сентября 2023 года № 706



**Процедура  
поддержания летной годности воздушного судна**

**Бишкек – 2023**

## 1. Содержание

1	Содержание	2-3
2	Перечень изданий/запись ревизий	4
3	Список действующих страниц	5
4	Определения	6-13
5	Аббревиатура (Сокращения)	13-14
6	Введение в концепцию поддержания летной годности	15-16
7	Обмен информацией о поддержании летной годности	17
	Введение	16-17
8	Обязанности ОГА	17
9	Обязанности эксплуатанта	18
10	Уведомление государства разработчика	18
11	Действия ОГА при получении обязательной информации о поддержании летной годности	18
12	Передача государству разработчика обязательной информации о поддержании летной годности, выпущенной ОГА	19
13	Передача информации об отказах, неисправностях, дефектах и других событиях организации, ответственной за типовую конструкцию	19
14	Информация, подлежащая передаче ОГА	20
15	Система информации об эксплуатационных недостатках	20
15.1.	Общие положения	20
15.2.	Источники информации для сообщений об эксплуатационных недостатках	20
15.3.	Указания по представлению информации	21-23

	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики  Процедура поддержания летной годности воздушного судна
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

15.4.	Срочные отчеты	23
16.	Обязательная информация о поддержании летной годности	23
16.1.	Общие положения	23-24
16.2.	Обязанности в отношении МСАІ	25
16.2.1.	Обязанности эксплуатанта	25
16.2.2.	Роль владельца ВС	25
16.2.3.	Роль инженеров по ТО ВС или организаций по ТО	25
17.	Подлинность и работоспособность составных частей воздушного судна	26
17.2.	Утвержденные СЧ	26
17.3.	Неутвержденные составные части	26
17.4.	Сопроводительная документация	27
17.5.	Меры предосторожности против случайной приемки неутвержденных СЧ	27-28
17.6.	Информирование о неутвержденных СЧ	28-29
17.7.	Держатели складов и розничные торговцы СЧ	30
17.8.	Составные части, снятые с более не эксплуатируемых ВС	30-31
17.9.	Составные части, снятые с ВС, потерпевших авиационное происшествие	31
17.10.	Утилизация негодных СЧ	32-34
Приложение 1	Карта сообщения об эксплуатационных неисправностях	35-36





### 3. Список действующих страниц

Номер страницы	Номер редакции	Номер ревизии	Номер страницы	Номер редакции	Номер ревизии
1	2	0	31	2	0
2	2	0	32	2	0
3	2	0	33	2	0
4	2	0	34	2	0
5	2	0	35	2	0
6	2	0	36	2	0
7	3	0			
8	2	0			
9	2	0			
10	2	0			
11	2	0			
12	2	0			
13	2	0			
14	2	0			
15	2	0			
16	2	0			
17	2	0			
18	2	0			
19	2	0			
20	2	0			
21	2	0			
22	2	0			
24	2	0			
25	2	0			
26	2	0			
27	2	0			
28	2	0			
29	2	0			
30	2	0			

#### 4. Определения

При использовании в настоящих процедурах терминов они имеют приведенные ниже значения.

**Авиационное изделие (Aeronautical product)** - воздушное судно, двигатель воздушного судна, воздушный винт воздушного судна или предназначенная для установки на них составная часть.

**"Бесхозный" тип воздушного судна (Orphan aircraft type)** - воздушное судно, сертификат типа которого аннулирован государством разработчика и которое в дальнейшем не имеет назначенного государства разработчика в соответствии с Приложением 8. Эти воздушные суда не отвечают Стандартам Приложения 8.

**Воздушное судно (ВС) (Aircraft)** - любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

**Государство-изготовитель (State of Manufacture)** - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

**Государство разработчика (State of Design)** - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

**Государство регистрации (State of Registry)** - государство, в реестр которого занесено ВС.

**Государство эксплуатанта (State of the Operator)** - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

**Двигательная система (Propulsion system)** - система, состоящая из двигателя и всего другого оборудования, используемого для обеспечения функций, необходимых для поддержания мощности или тяги любого одного двигателя, его контроля и управления им после его установки на планере.

**Держатель сертификата (Certificate holder)** - физическое лицо или организация, которые в своей работе отвечают установленным государством требованиям к уровням компетентности и безопасности при осуществлении авиационной деятельности, в отношении которой была выдана лицензия, проведена сертификация, оформлен допуск и/или получено разрешение на проведение.

**Директива по летной годности (Airworthiness Directive)** - 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.

эксплуатация указанных изделий. Директива по летной годности является наиболее общей формой представления обязательной информации о поддержании летной годности, упоминаемой в Приложении 8.

**Исключение/освобождение (Exception/Exemption)** - освобождение от выполнения требования(ий) стандартов летной годности и охраны окружающей среды, основанное на определении ведомством гражданской авиации, что разрешение такого исключения не окажет негативного влияния на безопасность.

**Конструкция типа (Type design)** - набор данных и информации, необходимый для определения типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта в целях установления летной годности.

**Критически важная система для полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO – significant system)** - система самолета, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять в особенности на безопасность полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром или непрерывность функционирования которой имеет особенно критическое значение для обеспечения безопасного полета и посадки самолета во время выполнения им полета с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

**Крупная модификация (Major modification)** - применительно к авиационному изделию, на которое выдан сертификат типа, это изменение типовой конструкции, которое может оказать существенное или иное, отличное от незначительного, влияние на ограничения массы и центровки, прочность конструкции, работу силовой установки, летные характеристики, надежность, эксплуатационные характеристики или на другие качества изделия, влияющие на летную годности или характеристики, связанные с окружающей средой.

**Крупный ремонт (Major repair)** - ремонт авиационного изделия, который может существенно повлиять на прочность конструкции, летные характеристики, работу двигателя, эксплуатационные характеристики и другие качества, влияющие на летную годности или характеристики, связанные с окружающей средой.

**Мелкая модификация (Minor modification)** - любая модификация, не являющаяся крупной.

**Мелкий ремонт (Minor repair)** - любой ремонт, не являющийся крупным.

**Минимальный перечень оборудования (Minimum equipment list)** - перечень, предусматривающий эксплуатацию ВС в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с типовым минимальным перечнем оборудования для данного

типа ВС или более жесткими требованиями.

**Модификация (Modification)** - изменение конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

Примечание. Модификация также может включать осуществление модификации, которая представляет собой задачу технического обслуживания, обусловленную свидетельством о техническом обслуживании.

**Обязательная информация о сохранении летной годности (Mandatory Continuing Airworthiness Information)** - обязательные требования по выполнению модификации, замене составных частей или инспекции ВС и внесению изменений в эксплуатационные ограничения и процедуры для безопасной эксплуатации ВС. В состав этой информации входит и та, которая выпускается Договаривающимися государствами в форме директив по летной годности.

**Организация, ответственная за типовую конструкцию (Organization responsible for the type design)** - организация, которая владеет сертификатом типа или равноценным документом в отношении типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта, выданным Договаривающимся государством.

**Особая ситуация из-за отказа (Failure condition)** - прямые или косвенные последствия для ВС и лиц на борту, непосредственно обусловленные или инициированные одним или несколькими отказами с учетом неблагоприятных условий эксплуатации или окружающей среды.

**Перечень отклонений от конфигурации (Configuration deviation list)** - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, утверждаемый государством разработчика, определяющий все внешние части типового ВС, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий, при необходимости, любую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик.

**Поддержание летной годности (Continuing airworthiness)** - 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 срока службы. Регистрируемые данные о поддержании летной годности. Регистрируемые данные, относящиеся к статусу летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части.

**Полет с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (Extended diversion time operation)** - полет самолета с двумя или более газотурбинными двигателями, при выполнении которого время ухода на

**Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию (Maintenance organization's procedures manual)** - 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 (Operator's maintenance control manual)** - документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта.

**Самолет (Aeroplane)** - ВС тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

**Самолетная система (Aeroplane system)** - система включает все элементы оборудования самолета, необходимые для выполнения определенной основной функции. Сюда относятся как оборудование, специально предназначенное для выполнения рассматриваемой функции, так и связанное с ним базовое оборудование самолета, такое как средства энергоснабжения для работы оборудования. Двигатель не рассматривается в качестве самолетной системы.

**Свидетельство о техническом обслуживании (Maintenance release)** - документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию согласно соответствующим нормам летной годности.

**Сертификат типа (Type certificate)** - документ, выданный Договаривающимся государством для определения конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта и подтверждения того, что эта конструкция отвечает соответствующим нормам летной годности данного государства.

Примечание. В некоторых Договаривающихся государствах в отношении типа двигателя или воздушного винта может быть выдан документ, равноценный сертификату типа.

**Сертификат эксплуатанта (Air operator certificate)** - сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.



запасной аэродром на маршруте превышает пороговое время, установленное государством эксплуатанта.

**Пороговое время (Threshold time)** - установленное государством эксплуатанта расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует утверждения полета с увеличенным временем ухода на запасной аэродром государством эксплуатанта.

**Пригодный для выполнения полетов (Airworthy)** - состояние ВС, двигателя, воздушного винта или составной части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и способны обеспечивать безопасную эксплуатацию.

**Проверки и осмотры конструкции (Structural inspection)** - детальное инспектирование конструкции планера, которое может потребовать специальных методов контроля для определения сохранения целостности планера и его составных частей.

**Программа технического обслуживания (Maintenance programme)** - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех ВС, которых он касается.

**Регистрируемые данные о техническом обслуживании (Maintenance records)** - регистрируемые данные, которые содержат подробную информацию о выполненном техническом обслуживании воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части.

**Ремонт (Repair)** - восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

**Руководство по летной эксплуатации ВС (Aircraft operating manual)** - руководство, приемлемое для государства эксплуатанта и включающее порядок действий в обычной, особой и аварийной ситуациях, контрольные карты, ограничения, информацию о летно-технических характеристиках и сведения о системах ВС, а также другие материалы, связанные с эксплуатацией ВС.

Примечание. Руководство по летной эксплуатации ВС является частью руководства по производству полетов.

**Руководство по производству полетов (Operations manual)** - руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей.

**Сертификационное требование к техническому обслуживанию (Certification maintenance requirement)** - плановое техническое обслуживание, необходимость которого обусловлена конструкцией для обеспечения возможности выполнения соответствующего сертификационного базиса типа путем выявления влияющих на безопасность скрытых отказов, которые могут привести к аварийной или катастрофической особой ситуации.

**Сертификационный базис (СБ) (Certification basis)** - применимые стандарты летной годности и охраны окружающей среды, установленные государством в качестве основы для утверждения или принятия типовой конструкции авиационного изделия или изменения такой типовой конструкции. СБ может включать также специальные условия летной годности, условия подтверждения эквивалентного уровня безопасности и/или освобождения от требований в случае определения государством их применимости к данной типовой конструкции.

**Система управления безопасностью полетов (СУБП) (Safety management system)** - системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.

**Скрытый отказ (Latent failure)** - отказ, который невозможно обнаружить и/или о котором нет сигнализации в момент его возникновения.

**Соответствующие нормы летной годности (Appropriate airworthiness requirements)** - всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Договаривающимся государством для рассматриваемого класса ВС, двигателей или воздушных винтов.

**Составная часть с ограниченным сроком эксплуатации (Life-limited part)** - составная часть, для которой в типовой конструкции, в обязательной информации по сохранению летной годности или в указаниях по поддержанию летной годности установлен срок обязательной замены (в часах, циклах или календарном времени). Такие части должны быть выведены из эксплуатации в момент достижения указанного ограничения или до этого момента.

**Стандарты летной годности (Airworthiness Standards)** - подробные и всеобъемлющие критерии конструирования и безопасности для определенной категории авиационных изделий (ВС, двигатель или воздушный винт), отвечающие, как минимум, применимым Стандартам Приложения 8.

**Стандарты охраны окружающей среды (Environmental Standards)** - спецификации, определенные в Приложении 16 "Охрана окружающей среды"

для сертификации ВС по шуму, эмиссии дыма и газов, включая Стандарты по предупреждению преднамеренного сброса топлива в атмосферу.

**Техническое обслуживание (Maintenance)** - проведение работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

**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.

**Требования к конфигурации, ТО и процедурам (КТОП) для полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO – configuration, maintenance и procedures (CMP) requirements)** - минимальные требования к конфигурации конкретного самолета, включающие любые специальные проверки и осмотры, ограничения сроков эксплуатации оборудования, ограничения, налагаемые типовым минимальным перечнем оборудования, и правила ТО, признанные необходимыми для обеспечения пригодности конфигурации "планер – двигатель" к выполнению полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

**Указания по поддержанию летной годности (Instructions for continuing airworthiness)** - совокупность технических данных и указаний 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.

**Утвержденная организация по техническому обслуживанию (Approved maintenance organization)** - организация, утвержденная Договаривающимся государством в соответствии с требованиями главы 6 "Утверждение организации по техническому обслуживанию" части II Приложения 8 для выполнения технического обслуживания воздушных судов,

двигателей, воздушных винтов и соответствующих частей и работающая под контролем органа, утвержденного этим государством.

Примечание. Ничто в данном определении не препятствует тому, чтобы такая организация и контролирующей ее деятельностью орган утверждались более чем одним государством.

**Эквивалентный уровень безопасности полетов (Equivalent level of safety)** - при использовании в сертификации типа, это заключение о том, что буквальное соблюдение конкретного требования к летной годности не может быть продемонстрировано, но в типовой конструкции есть компенсирующие факторы, которые могут обеспечить уровень безопасности полетов, эквивалентный предусмотренному СБ.

## 5. Аббревиатура /Сокращения

При использовании в настоящем руководстве сокращений и аббревиатур они имеют следующие значения.

ОГА	Орган гражданской авиации (Civil aviation authority)
ВСУ	Вспомогательная силовая установка (Auxiliary power unit)
ГД ОГА	Генеральный директор ОГА (Director General of Civil Aviation)
ДСТ	Дополнительный сертификат типа (Supplemental type certificate)
кг	Килограмм (Kilogram)
ЛР	Летное руководство воздушного судна (Aircraft flight manual)
СЛГ	Сертификат летной годности (Certificate of Airworthiness)
СТ	Сертификат типа (Type certificate)
СЭ	Сертификат эксплуатанта (Air operator certificate)
УПЛГ	Указания по поддержанию летной годности (Instructions for continuing airworthiness)
ЦТ	Центр тяжести/центр массы (Centre of gravity)
AD	Директива по летной годности (Airworthiness directive)
AED	Инженерный департамент ВГА (Airworthiness engineering division)
AID	Департамент инспекции ВГА (Airworthiness inspection division)
ALI	Ограничения летной годности (Airworthiness limitation items)
АМО	Утвержденная организация по техническому обслуживанию (Approved maintenance organization)
COR	Свидетельство о регистрации (регистрационное удостоверение) (Certificate of Registration)
CDL	Перечень отклонений от конфигурации (Configuration deviation list)
CMR	Сертификационные требования к техническому обслуживанию (Certification maintenance requirements)

EAMR	Электронные регистрируемые данные о техническом обслуживании воздушного судна (Electronic aircraft maintenance records)
EDTO	Полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (Extended diversion time operations)
ETOPS	Полеты на увеличенную дальность самолетов с двумя двигателями (Extended range twin engine operations)
LoV	Срок действия доказательной документации (Limit of validity)
MEL	Минимальный перечень оборудования (Minimum equipment list)
MMEL	Типовой минимальный перечень оборудования (Master minimum equipment list)
MCAI	Обязательная информация о сохранении летной годности (Mandatory continuing airworthiness information)
MCM	Руководство по регулированию технического обслуживания (Maintenance control manual)
MOPM	Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию (Maintenance organization's procedures manual)
MRB	Совет по вопросам технического обслуживания (Maintenance review board)
MSG	Рабочая группа по вопросам управления техническим обслуживанием (Maintenance steering group)
MTOM	Максимальная сертифицированная взлетная масса (Maximum certificated take-off mass)
OEM	Фирма-изготовитель комплектного оборудования (Original equipment manufacturer)
RVSM	Сокращенный минимум вертикального эшелонирования (Reduced vertical separation minima)
SB	Эксплуатационный бюллетень (Service bulletin)
SDR	Информация об эксплуатационных недостатках (Service difficulty report)
SIP	Программа сохранения целостности конструкции (Structural integrity programme)
TBO	Периодичность планового вида КВР (Time between overhauls)
TCB	Совет по сертификации типовой конструкции (Type certification board)
TSN	Наработка с начала эксплуатации (Time since new)
TSO	Наработка после последнего планового вида КВР (Time since overhaul)

## ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

### 6. ВВЕДЕНИЕ В КОНЦЕПЦИЮ ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

6.1. Поддержание летной годности охватывает все процессы, посредством которых обеспечивается соответствие всех ВС требованиям к летной годности, указанным в Сертификационном базисе (СБ) типовой конструкции или наложенным в качестве части требований ОГА, и их поддержание в состоянии, необходимом для безопасного выполнения полета, на протяжении срока эксплуатации данного ВС или его агрегатов.

6.2. Поддержание летной годности, включает:

- а) указания по поддержанию летной годности, которые обеспечивают необходимый доступ для проведения проверок и осмотров и позволяют использовать установленные методы эксплуатации и технологии выполнения ТО;
- б) подготовку организацией – разработчиком типовой конструкции технических требований, методов и технологий, необходимых для выполнения назначенных работ по поддержанию летной годности данного ВС, и опубликование этой информации в формате, который может быть легко адаптирован для использования эксплуатантом;
- в) принятие эксплуатантом в составе его программы ТО работ, необходимых для ТО ВС, с использованием при этом информации, представленной организацией – разработчиком типовой конструкции в отношении технических требований, методов и технологий, необходимых для выполнения назначенных работ по поддержанию летной годности данного ВС;
- г) предоставление эксплуатантом организации – разработчику типовой конструкции сведений об отказах, неисправностях и дефектах и другой существенной информации о летной и технической эксплуатации в соответствии с требованиями ОГА;
- д) предоставление организацией по ТО организации – разработчику типовой конструкции сведений об отказах, неисправностях и дефектах, и другой существенной информации о ТО в соответствии с требованиями ОГА;
- е) анализ организацией – разработчиком типовой конструкции, государством разработчика и ОГА сведений об отказах, неисправностях и дефектах и другой существенной информации о летной и технической эксплуатации, а также организация передачи информации и рекомендуемых или обязательных мер, предпринимаемых по результатам такого анализа;



- ж) рассмотрение эксплуатантом или ОГА информации, представленной организацией – разработчиком типовой конструкции, и осуществление необходимых, по их мнению, действий в связи с этой информацией;
- з) принятие и выполнение эксплуатантом всех обязательных требований к соблюдению ограничений ресурса по условиям усталостной прочности и к проведению каких-либо специальных испытаний, проверок или осмотров, предусмотренных требованиями к летной годности типовой конструкции данного ВС или впоследствии признанных необходимыми для обеспечения целостности конструкции;
- и) включение эксплуатантом в его программу ТО работ, предусмотренных программами дополнительных проверок и осмотров конструкции планера и последующих требований SIP, принимая во внимание SIP, рекомендованные для самолетов организацией – разработчиком типовой конструкции;
- к) соблюдение для самолетов программ SIP.

6.3. В зависимости от критериев проектирования конструкции планера SIP для самолетов может включать следующие виды работ:

- а) дополнительные проверки и осмотры SIP;
- б) программу предупреждения и борьбы с коррозией;
- в) программу оценки SB и обязательных модификаций;
- г) оценку ремонтов в отношении допустимой повреждаемости; и/или
- д) оценку обширных усталостных повреждений (WFD).

## **7. ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ**

7.1.1. Воздушные суда проектируются и сертифицируются в соответствии со стандартами летной годности. На стадии эксплуатации, могут иметь место отказы, неисправности, дефекты и другие события (эксплуатационные недостатки). Для выполнения своих обязанностей по Конвенции о международной гражданской авиации Кыргызской Республике, как договаривающему государству, важно, чтобы Эксплуатанты и организации по ТО своевременно уведомляли ОГА, организацию – разработчик типовой конструкции и государство разработчика об эксплуатационных недостатках для разработки рекомендаций, направленных на решение проблем, возникших с ВС при эксплуатации.

7.1.2. Рекомендации (Информация), выпущенная организацией – разработчиком типовой конструкции (например, SB), и информация, которой государством разработчика был придан статус обязательной (например, AD),

подлежит передаче всем эксплуатантам и ОГА для принятия ими соответствующих действий.

7.1.3. В Авиационных Правилах КР – 8 (Летная годность ВС) включены соответствующие требования по обмену информацией о сохранении летной годности и ее правильное использование.

7.1.4. В данной части Процедур представлен инструктивный материал, касающийся указанных требований в отношении ОГА КР, как представителя договаривающего государства.

## 7.2. Обязанности ОГА

Согласно АПКР-8 Кыргызстан, как государство регистрации ВС имеет следующие обязанности:

- а) в том случае, когда воздушное судно определенного типа впервые заносится в Реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики и выдается сертификат летной годности, Орган гражданской авиации обеспечивает уведомление государства разработчика о том, что данное воздушное судно занесено в Реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики;
- б) по получении от государства разработчика обязательную информацию по поддержанию летной годности (МСАІ) ОГА оценивает полученную информацию и предпринимает соответствующие действия;
- в) обеспечивает передачу государству разработчика всей МСАІ, подготовленной ОГА в отношении данного типа ВС;
- г) обеспечивает наличие системы, в рамках которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые оказывают или могут оказывать отрицательное влияние на поддержание летной годности самолетов и вертолетов, МТOW которых превышает соответственно 5700 и 3175 кг, передается организации, ответственной за типовую конструкцию этого ВС;
- д) ОГА в отношении самолетов и вертолетов с МТOW соответственно более 5700 и 3175 кг устанавливает вид эксплуатационной информации, которая должна передаваться эксплуатантами, организациями по ТО в отдел поддержания летной годности ОГА, устанавливает также процедуры передачи такой информации;

## 7.3. Обязанности эксплуатанта

Согласно АПКР-6 (Эксплуатация воздушных судов) эксплуатант имеет следующие обязанности:

- а) эксплуатант самолета с МТОМ более 5700 кг и вертолета с МТОМ более 3175 кг контролирует, обобщает и оценивает опыт технического

обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную ОГА;  
б) эксплуатант самолета с МТОМ более 5700 кг. и вертолета с МТОМ более 3175 кг получает и оценивает сведения и рекомендации в отношении сохранения летной годности, поступающие от организаций, ответственной за конструкцию типа, и предпринимает действия, которые считаются необходимыми в соответствии с процедурой, согласованной с ОГА;

## **8. УВЕДОМЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВА РАЗРАБОТЧИКА**

8.1. Для получения всей МСАИ ОГА уведомляет государство разработчика при первом внесении в свой реестр ВС нового типа, включая информацию по установленным двигателям и воздушным винтам.

## **9. ДЕЙСТВИЯ ОГА ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ**

9.1. ОГА принимает МСАИ, выпущенную государством разработчика для ВС, двигателя, воздушного винта и комплектующих изделий/приборов, посредством ссылки на нее и следит затем, что эксплуатанты имеют доступ к соответствующей МСАИ и выполняют требуемые мероприятия в установленные для подтверждения соответствия сроки.

9.2. Для поддержания ВС в состоянии, пригодном для выполнения полетов, эксплуатант должен выполнять все действия, которым ОГА придал статус обязательных. Вся соответствующая МСАИ подлежит учету в регистрируемых данных о ТО, и все связанные с ней регистрируемые данные о ТО должны храниться так, чтобы было обеспечено их представление по запросу ОГА. Если эксплуатант хочет выполнить требования МСАИ альтернативным способом или продлить срок их выполнения, то для получения разрешения ОГА ему должен быть направлен письменный запрос эксплуатанта и получен письменный ответ ОГА. В частности, в случае обязательной информации, выпущенной государством разработчика и принятой ОГА.

9.3. Если выполнение требований МСАИ должно осуществляться в очень сжатые сроки, то эксплуатанты должны иметь средства получения этой информации в любое время (по факсу, электронной почте или иными приемлемыми способами) и предпринимать необходимые действия.

## **10. ПЕРЕДАЧА ГОСУДАРСТВУ РАЗРАБОТЧИКА ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ, ВЫПУЩЕННОЙ ОГА**

10.1. В дополнение к МСАІ, выпущенной государством разработчика, ОГА тоже может выпускать МСАІ в отношении ВС, внесенных в Реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики. ОГА придает обязательный статус требованиям, являющимся дополнительными к требованиям государства разработчика, только при наличии неотложных причин, связанных с безопасностью полетов. Такое действие предпринимается после проведения предварительных консультаций с государством разработчика, но во всех случаях уведомляется государство разработчика.

## **11. ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ ОБ ОТКАЗАХ, НЕИСПРАВНОСТЯХ, ДЕФЕКТАХ И ДРУГИХ СОБЫТИЯХ ОРГАНИЗАЦИИ, ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА ТИПОВУЮ КОНСТРУКЦИЮ**

11.1. ОГА требует от эксплуатантов зарегистрированных в Кыргызстане ВС, чтобы они уведомляли о недостатках Отдел летной годности ОГА и организацию, ответственную за типовую конструкцию рассматриваемого ВС.

11.2. Если выполнение ТО частично или полностью поручено организации по ТО, то сведения об опыте эксплуатации, касающиеся отказов, неисправностей, дефектов и обнаруженных недостатков в документации и данных по ТО, накопленные как эксплуатантом, так и указанной организацией по ТО, должны передаваться организации – разработчику типовой конструкции. Эта информация, поступающая от эксплуатанта, должна отражать опыт летной и технической эксплуатации его парка ВС. Информация же, поступающая от организации по ТО, должна отражать ее опыт ТО всех ВС, разработанных определенной организацией – разработчиком типовой конструкции.

## **12. ИНФОРМАЦИЯ, ПОДЛЕЖАЩАЯ ПЕРЕДАЧЕ ОГА**

12.1. Эксплуатанты, организации по ТО должны сообщать в отдел летной годности ОГА сведения о всех отказах, неисправностях, дефектах и других событиях, которые оказывают или могут оказать отрицательное влияние на сохранение летной годности ВС (информация о таких системах приведена в раздел 8).

## **13. СИСТЕМА ИНФОРМАЦИИ ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ НЕДОСТАТКАХ**

### **13.1. Общие положения**

8.1.1. Система информации об эксплуатационных недостатках (SDR/ Service Difficulty Report) призвана поддерживать ОГА в осуществлении его мандата на достижение приемлемого уровня безопасности путем:

- а) содействия повышению безопасности изделия;
- б) выявления тенденций (а не отдельных случаев);
- в) предоставления ОГА необходимых инструментов для выполнения его обязанностей в отношении информации о поддержании летной годности.

13.1.2. Система SDR способствует эффективному принятию решений, использованию рабочей силы и повышению безопасности полетов. Должным образом организованная система SDR представляет сведения, необходимые для оценки недостатков, скорейшего принятия корректирующих мер, и тем самым способствует предотвращению авиационных происшествий.

13.1.3. Система SDR – это система с обратной связью, которая является наиболее эффективным источником сведений для принятия решений по вопросам надежности и летной годности. Уровень сложности системы SDR может быть разным: от использования самых современных компьютеров с немедленной выдачей данных по запросу до простых программ сбора данных, в которых используется форма отчетности, заполняемая эксплуатантом и обрабатываемая вручную регулирующими органами.

### **13.2. Источники информации для сообщений об эксплуатационных недостатках**

13.2.1. Сообщения SDR должны получаться от держателей сертификатов, таких как эксплуатанты, АМО, организации, ответственные за типовую конструкцию, а также от других источников, имеющих доступ к информации о безопасности авиационной деятельности, например служб организации воздушного движения. Также подлежат отчетности сведения о тех серьезных неисправностях, отказах или условиях, на которые было обращено внимание инспектора AID или которые он сам заметил при осуществлении надзора в области авиационной деятельности.

### **13.3. Указания по представлению информации**

13.3.1. Держатели сертификатов в AID ОГА должны представлять сообщения (отчеты) по каждой неисправности, отказу или дефекту, которые относятся к категории подлежащих отчетности. Сюда относятся любые отказы, происходящие повторно вслед за ранее учтенными аналогичными

отказами, с тем чтобы разработчик и/или изготовитель и государство-изготовитель знали о тенденциях, которые могут развиваться. Кроме того, каждый эксплуатант должен сообщать о любом ином отказе, неисправности или дефекте ВС, которые имеют место или обнаружены в любое время, если, по мнению эксплуатанта, такие отказы, неисправности или дефекты грозят, или могут угрожать безопасному выполнению полетов ВС.

ОГА установил и использует систему отчетности о происшествиях, которая обязывает всех владельцев/эксплуатантов гражданских воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике, утвержденные организации и персонал аэродрома сообщать о любых неисправностях, дефектах и неисправностях в соответствии с процедурами. Все отчеты должны быть представлены в ОГА в течение 72 часов с момента первого обнаружения происшествия. ОГА рассмотрит эти отчеты и, при необходимости, проинформирует государство разработчика и/или изготовителя.

Форма сообщения (отчета) приведена в Приложении 1 к данным процедурам. Форма первичного донесения FS-01 приведена в Приложении 2 к данным процедурам.

13.3.2. Каждый эксплуатант должен сообщать о любых происшедшем или выявленном отказе, неисправности или дефекте, связанных, по крайней мере, со следующими причинами и обстоятельствами:

- а) пожарами во время полета с указанием, была ли установлена и работала ли должным образом система сигнализации о пожаре;
- б) ложной сигнализацией о пожаре во время полета;
- в) повреждением в полете двигателя, прилегающей к нему конструкции, оборудования или агрегатов, вызванным воздействием газовой струи двигателя;
- г) появлением в кабине экипажа или пассажирском салоне запаха гари, скопления или циркуляции дыма, пара, токсичных или нетоксичных испарений, вызванных неисправностью одного или нескольких агрегатов во время полета ВС;
- д) самопроизвольным выключением двигателя в полете;
- е) выключением двигателя в полете, когда имеет место внешнее повреждение двигателя или конструкции ВС;
- ж) выключением двигателя в полете из-за попадания посторонних предметов или обледенения;
- з) выключением в полете более чем одного двигателя;
- и) неисправностью системы флюгирования воздушного винта или неспособностью этой системы контролировать превышение числа оборотов в полете;



- к) недостатками в системе подачи топлива или опасной утечкой топлива в топливной системе или системе слива топлива во время полета;
- л) выпуском или уборкой шасси, либо открытием или закрытием створок шасси во время полета;
- м) потерей тормозного усилия при движении ВС на земле, вызванной неисправными агрегатами системы торможения;
- н) необходимостью крупного ремонта конструкции планера ВС;
- о) трещинами, постоянной деформацией или коррозией конструкции планера ВС, превышающими максимально допустимый для разработчика (изготовителя) уровень;
- п) аварийными действиями экипажа во время полета (за исключением выключения двигателя), вызванными неисправными агрегатами или системами ВС;
- р) любым прерыванием полета, неплановой заменой ВС на маршруте, или неплановой посадкой на маршруте, или изменением плана полета, вызванными известными или подозреваемыми механическими повреждениями или отказами;
- с) числом досрочно снятых из-за неисправности, отказа или дефекта двигателей с указанием их типа, модели и типа ВС, на котором они были установлены;
- т) числом флюгирований воздушного винта в полете с указанием типов воздушного винта, двигателя и ВС, на которых он был установлен;

13.3.3. В дополнение к предписанным выше сообщениям (отчетам) каждый эксплуатант должен сообщать о любом ином отказе, неисправности или дефекте ВС, которые имеют место или обнаружены в любое время, если, по мнению эксплуатанта, такие отказы, неисправности или дефекты угрожают или могут угрожать безопасному выполнению полетов ВС.

#### 13.4. Срочные отчеты

13.4.1. Следующие важные отчеты содержат основания для немедленного уведомления ОГА по телефону или письменно:

- а) разрушение основной силовой конструкции;
- б) отказ системы управления;
- в) пожар на борту ВС;
- г) разрушение конструкции двигателя; или
- д) любые иные условия, рассматриваемые как неизбежная угроза безопасности.

13.4.2. Устное сообщение по телефону или письменный отчет должны соблюдать формат SDR и, будучи предупреждающими по своей природе, должны содержать следующую имеющуюся и уместную информацию:

- а) имя (наименование) и адрес владельца ВС;
- б) является ли событие авиационным происшествием или инцидентом;
- в) перечень соответствующих SB, циркулярных писем и AD;
- г) местонахождение дефектных составных частей (СЧ);

13.4.3. Информация, содержащаяся в таком переданном по телефону сообщении или письменном отчете, должна быть потом документально оформлена по принятой в системе SDR форме и направлена в ОПЛГ ОГА обычным порядком в возможно кратчайший срок после ее передачи по телефону или письмом.

## **14. ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ**

### **14.1. Общие положения**

14.1.1. Основная функция созданной в рамках ОГА организации в области летной годности связана с безопасностью и заключается в предъявлении требований об устранении небезопасных состояний, обнаруженных на ВС, двигателе ВС, воздушном винте, оборудовании или приборе, либо при развитии таких же состояний в других авиационных изделиях одинаковой конструкции. Небезопасные состояния могут возникать из-за недостатков конструкции, дефектов производства, недостатков программы ТО или по другим причинам. МСАИ является средством уведомления владельцев ВС и других заинтересованных лиц о небезопасных состояниях и установления обязательных условий, при соблюдении которых можно продолжать эксплуатацию авиационного изделия. Одним из наиболее широко используемых видов выпускаемой государствами МСАИ является директива по летной годности (AD). Некоторые государства могут также рассматривать в качестве МСАИ любые обязательные и предупреждающие эксплуатационные бюллетени, выпущенные организацией, ответственной за типовую конструкцию.

14.1.2. AD обычно делятся на две категории:

- а) срочные директивы, требующие немедленного выполнения по их получении, и;
- б) директивы менее срочного характера, требующие выполнения в течение относительно более длительного периода;

14.1.3. Содержание AD включает указание типа, модели и заводского номера ВС, двигателя, воздушного винта, оборудования или прибора, на которые распространяется действие директивы. Включаются также срок или периодичность выполнения, описание выявленной проблемы и необходимые меры по ее устранению.

9.1.4. Большое число государств эксплуатирует ВС, изготовленные или сертифицированные в другом государстве. Для поддержания летной годности таких ВС на уровне, эквивалентном достигнутому во время сертификации типа, государство, в котором такие ВС зарегистрированы в настоящее время, нуждается в регулярном получении всей информации, в частности МСАИ, выпущенной государством разработчика, организацией – разработчиком типовой конструкции или, в редких случаях, уполномоченным органом в области летной годности какого-либо иного государства, в котором зарегистрированы те же типы ВС, особенно когда такая информация касается поддержания летной годности и предотвращения повторяющихся дефектов ВС, их агрегатов и оборудования. Поэтому необходимо, чтобы каждое государство получало всю информацию о поддержании летной годности ВС, внесенных в его реестр, вне зависимости от того, какое государство выпустило эту информацию. Для упрощения принятия скоординированных корректирующих мер государству разработчика также необходимо получать информацию о сохранении летной годности сертифицированного им ВС, выпущенную любым другим государством. Некоторые государства совместно с коммерческими организациями предоставляют информацию относительно МСАИ через интернет.

## **14.2. Обязанности в отношении МСАИ**

### **14.2.1. Обязанности эксплуатанта**

14.2.1.1. Способ выполнения эксплуатантом требований МСАИ, выпущенной ОГА, зависит от условий, на которых он арендует, фрахтует или иным образом осуществляет контроль над ВС. Эксплуатант может договориться с владельцем ВС о том, чтобы последний выполнял все действия, обусловленные МСАИ, или эксплуатант может сам выполнять эти действия.

14.2.1.2. Способ постоянного получения МСАИ эксплуатантом оставлен на его усмотрение. Однако эксплуатант должен обеспечить выполнение требований МСАИ предписанным образом и воздерживаться от выполнения полетов, противоречащих положениям применимой МСАИ.

### **14.2.2. Роль владельца ВС**

14.2.2.1 Владелец не должен использовать свое ВС или сознательно допускать его использование с нарушением условий выпущенной к рассматриваемому моменту времени МСАИ. Если владелец ВС сдает его в аренду или разрешает использовать его другому лицу, то владелец должен принять эффективные меры для того, чтобы обеспечить своевременное выполнение требований МСАИ. Владельцу не следует полагать, что другие автоматически возьмут на себя обязанности, связанные с технической

эксплуатацией. В зависимости от обстоятельств ситуация может потребовать заключения письменного или устного соглашения. При этом, однако, не должно быть сомнений относительно того, кто возьмет на себя ответственность в отношении выполнения требований МСАИ.

14.2.2.2 В некоторых случаях для упрощения смены регистрации по окончании аренды владелец может принять решение о выполнении также требований МСАИ, выпущенной другим государством, не являющимся государством регистрации.

### 14.2.3. Роль инженеров по ТО ВС или организаций по ТО

Следует также четко понимать обязанности инженерных служб эксплуатантов или организаций по ТО по выполнению требований МСАИ. Инженерные службы эксплуатанта и организаций по ТО несут ответственность в отношении конкретной работы, на выполнение которой с ними был заключен договор или сделан запрос. Обязанность обеспечить соответствие требованиям МСАИ остается за эксплуатантом.

## 15. ПОДЛИННОСТЬ И РАБОТОСПОСОБНОСТЬ СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ ВОЗДУШНОГО СУДНА

15.1.1 Необходимо обеспечивать, чтобы составные части (СЧ), установленные на ВС, отвечали проектным техническим требованиям и были работоспособными. Установка какой-либо СЧ, не отвечающей предусмотренным требованиям к конструкции, приводит к снижению этих требований и, следовательно, к снижению летной годности.

15.1.2 Для поддержания летной годности должна быть система контроля, которая гарантирует установку на конкретном ВС только тех СЧ, которые соответствуют утвержденным конструкторским данным этого ВС. Настоящая глава содержит инструктивный материал относительно создания такой системы.

### 15.2. Утвержденные СЧ

15.2.1. Утвержденная СЧ – это та, которая признана приемлемой для государства разработчика, чье надлежащее изготовление было одобрено государством-изготовителем и которая признана пригодной к безопасной эксплуатации государством регистрации.

*Примечание. СЧ, утвержденные в соответствии с положениями п. 10.2.1, разрешается устанавливать на конкретном ВС только в том случае, если они также соответствуют утвержденным конструкторским данным*

конкретного экземпляра ВС, на котором они должны устанавливаться. Например, кресло, спроектированное и утвержденное в расчете на продольную перегрузку 9 g, не разрешается устанавливать на ВС, для которого требуется кресло, прошедшее динамические испытания на 16 g.

15.2.2. Стандартные части, такие как крепежные элементы, рассматриваются в качестве утвержденных СЧ, если они изготовлены в соответствии с принятыми национальными или отраслевыми стандартами и на них есть ссылки в описании типовой конструкции рассматриваемого ВС.

### 15.3. Неутвержденные составные части

Составные части, не отвечающие критериям, описанным в пп. 10.2.1 и 15.2.2, считаются неутвержденными. В качестве неутвержденных СЧ рассматриваются также любые СЧ, у которых отсутствует предусмотренная требованиями сопроводительная документация (см. п. 10.4). Неутвержденные СЧ также включают восстановленные ненадлежащим образом СЧ, например:

- а) СЧ, поставленные непосредственно их пользователю субподрядчиком, не наделенным правом такой поставки держателем сертификата типа и государством-изготовителем;
- б) СЧ, прошедшие ТО или ремонт и допущенные к дальнейшей эксплуатации физическим лицом или организацией, не имеющими на это разрешения;
- в) СЧ, ТО или ремонт которых проводились не в соответствии с требованиями распространяющихся на них утвержденных документации и данных;
- г) СЧ, достигшие ограничения срока их эксплуатации, включая, когда это применимо, какой-либо срок хранения.

### 15.4. Сопроводительная документация

15.4.1. Важным элементом любой системы, призванной гарантировать установку на ВС только утвержденных СЧ, является наличие сопроводительной документации, обеспечивающей письменное подтверждение приемлемости установки такой СЧ. Такой процесс должен предусматривать предоставление в отношении рассматриваемой СЧ всей необходимой информации, которая будет достаточна для того, чтобы потенциальный установщик смог легко определить статус этой СЧ.

15.4.2. Такие документы должны содержать информацию, отражающую:

- а) полномочия на ее выпуск;
- б) идентификационное обозначение (номер) для обеспечения прослеживаемости;
- в) название, адрес и номер утверждающего документа выпускающей организации;

- г) номер заказа, договора или счета-фактуры;
- д) количество, описание, обозначение СЧ и, когда это применимо, заводской номер СЧ;
- е) соответствующую информацию относительно каких-либо ограничений срока эксплуатации, включая регистрируемые данные об истории эксплуатации;
- ж) подпись и номер удостоверения лица, выпускающего документ;
- з) указание о том, является ли СЧ новой или бывшей в употреблении.

### **15.5 Меры предосторожности против случайной приемки неутвержденных СЧ**

15.5.1. Документальное подтверждение соблюдения условий процесса утверждения само по себе не дает гарантии предотвращения установки неутвержденных СЧ, если оригинальный поставщик таких СЧ представляет заведомо ложную информацию или иным образом пытается ввести в заблуждение.

15.5.2. Необходимо всегда принимать дополнительные меры безопасности, предусматривающие заблаговременное предупреждение о неутвержденных СЧ до выдачи разрешения на их установку. В таких случаях основным способом защиты является эффективная, хорошо информированная и постоянно бдительная система управления заказами и поставками СЧ, в которой путем проведения проверок и представления отчетов устанавливается удовлетворительный уровень доверия к поставщикам СЧ, а также обеспечиваются:

- а) постоянное сравнение заказанных и поставленных СЧ;
- б) оперативное предупреждение о любых несанкционированных изменениях в сопроводительной документации и неспособности поставщика представить требуемую документацию;
- в) меры предосторожности, если заявленная цена СЧ значительно ниже цен, заявленных другими поставщиками;
- г) меры предосторожности, если срок поставки значительно меньше заявленного другими поставщиками;
- д) наличие информации об используемых утвержденными изготовителями СЧ, организациями по ТО и розничными торговцами методах упаковки СЧ и возможность выявить отклонения от этих методов.

15.5.3. Организации, в частности утвержденные организации по ТО и эксплуатанты, должны ввести процедуры, позволяющие убедиться, что весь персонал, имеющий постоянное отношение к СЧ, особенно включая лиц, занятых в сфере поставок, хранения на складах, механиков и допускающий

персонал, в полной мере информирован об опасности, создаваемой неутвержденными СЧ, а также об их вероятных источниках. Такой персонал должен иметь исчерпывающую информацию о доступе к любым базам данных о неутвержденных СЧ. Утвержденным организациям по ТО и эксплуатантам необходимо также обеспечить полную интеграцию своих поставщиков СЧ в систему обмена информацией, при этом необходимо периодически проводить проверки штатных сотрудников с целью убедиться в том, что они не утратили бдительности в отношении данной проблемы.

### **15.6. Информирование о неутвержденных СЧ**

15.6.1. Системы, используемые конечными пользователями для представления информации держателям СТ и регулирующим уполномоченным органам, призваны способствовать широкому распространению предупреждений о выявлении неутвержденных СЧ, с тем чтобы незамедлительно информировать об этом эксплуатантов аналогичного оборудования. Имея в виду ожидаемую случайность появления неутвержденных СЧ, такая информационная система должна быть легко доступной и готовой к работе в любое разумное время. Из этого следует, что необходимо широко публиковать сведения о такой информационной системе (и в целом о программах в данной области).

15.6.2. Для того чтобы почерпнуть максимально возможный объем информации из сообщения о предполагаемой неутвержденной СЧ, необходимо установить стандартную форму представления таких данных. Требуемая информация будет (должна) включать описание СЧ и сведения об источнике поставки; обозначения СЧ и, когда это применимо, заводские номера; сведения о характерных цветах окраски, маркировке, размерах и особенностях, свойственных неутвержденным СЧ, которые позволяют отличить их от подлинных изделий, а также определить характер любой сопроводительной документации.

15.6.3. В любой момент при подозрении в отношении СЧ она сама и любая сопроводительная документация должны немедленно изолироваться и удерживаться до тех пор, пока орган, осуществляющий обработку сообщений, не убедится в отсутствии дальнейшей необходимости в такой "улике" или пока не будет установлена подлинность данной СЧ.

15.6.4. Некоторые сообщения о подозрительных неутвержденных СЧ в конечном счете окажутся ложными по мере поступления дополнительной информации в виде сопроводительной документации. Эффективная система представления информации должна предусматривать такие ложные сигналы и

затрачиваемые на них усилия, исходя из понимания того, что препятствование им может в итоге привести к утрате достоверного сообщения.

15.6.5. Для ведения регистрируемых данных и обеспечения возможности простой обработки сообщений о подозрительных неутвержденных СЧ потребуется сравнительно простая база данных, предпочтительно организуемая с помощью компьютера. Должна обеспечиваться возможность такого запроса в этой базе данных, чтобы путем доступа по ключевому слову можно было легко определить какую-либо общую нить в полученных сообщениях. Сама такая база данных может представлять собой специальную систему или часть гораздо более общей системы сбора информации об эксплуатационных событиях.

15.6.6. Имея в виду международный характер авиационной деятельности и, в частности, известный международный характер изготовления и распространения неутвержденных СЧ, очевидным преимуществом является возможность связать между собой национальные базы данных, поскольку беспрепятственный перекрестный обмен информацией имеет важное значение для успешной борьбы с данной проблемой.

### **15.7. Держатели складов и розничные торговцы СЧ**

15.7.1. Признано, что организации-держатели складов и розничные торговцы оказывают большое влияние на предупреждение использования неутвержденных СЧ. Такие организации играют признанную коммерческую роль в складировании запасов или получении СЧ, часто в короткий срок по первому требованию. Службы логистики авиакомпаний имеют списки утвержденных поставщиков, которые проходят серьезный отбор системы качества по наличию Сертификата ASA 100 (Aviation Suppliers Association), соответствию требованиям ISO 9001 и т. д.

15.7.2. С точки зрения летной годности поставщик СЧ исполняет просто роль держателя СЧ и сопроводительной информации о ней в течение ограниченного периода, передавая покупателю конкретную СЧ и данные о ней в едином комплекте. Наиболее эффективный контроль осуществляется покупателем СЧ путем проверки того, что данная СЧ является той, которая нужна, а документация достоверно отражает статус этой СЧ. Дополнительные гарантии обеспечиваются тем, что установщик приобретает СЧ только у тех поставщиков, которые имеют известную удовлетворительную репутацию.

15.7.3. Розничные торговцы СЧ также могут разделять большие заказы одинаковых СЧ на более мелкие партии для отправки конечным пользователям. В этом случае они должны предоставить документацию о том, что данные СЧ взяты из оригинального большого заказа, и либо выпустить второй комплект документации по летной годности, если регулирующий



орган их государства даст на это разрешение, либо прикрепить копию оригинальной документации по летной годности.

### **15.8. Составные части, снятые с более не эксплуатируемых ВС**

15.8.1. ВС, снятые с эксплуатации, часто используются в качестве источника запасных частей; такая практика называется "разборкой на СЧ". Эти СЧ, хотя они и являются работоспособными в момент постановки ВС на хранение, могут подвергаться отрицательному влиянию окружающей среды и длительным срокам хранения.

15.8.2. Для того чтобы выяснить предшествующую историю ТО и статус выполнения МСАИ, модификаций и ремонтов демонтируемых СЧ, до постановки ВС на хранение потребуется исследовать регистрируемые данные этого ВС и его СЧ. При принятии решения о работоспособности демонтируемых СЧ также подлежат рассмотрению какие-либо необычные события, имевшие место непосредственно перед постановкой на хранение, например, грубые посадки или попадания молнии.

15.8.3. Важно, чтобы процесс снятия СЧ с ВС должен планироваться и контролироваться, аналогично практике, принятой при обычном выполнении работ по ТО на эксплуатируемом ВС. При выполнении данной процедуры, необходимо, в частности, учитывать следующие аспекты:

- а) способ снятия СЧ должен предусматривать использование обычной документации по ТО (например, руководств по технической эксплуатации) и предписанных инструментов;
- б) должно быть в наличии наземное оборудование для обеспечения надлежащего доступа;
- в) при выполнении работ на открытом воздухе разборку следует прекращать при плохой погоде;
- г) все работы должны выполняться персоналом по ТО, обладающим надлежащей квалификацией;
- д) на все разомкнутые соединения должны быть установлены заглушки;
- е) в непосредственной близости к месту работ должна быть оборудована защищенная и закрытая зона "изолятор" для хранения снятых СЧ;
- ж) должна использоваться обычная система управления документацией по ТО, т. е. использование нарядов или рабочих карт для регистрации демонтажа агрегатов, а также использование ярлыков-этикеток для указания статуса работоспособности.

15.8.4. Оценку состояния и, в конечном счете, допуск к эксплуатации каждой снятой СЧ необходимо производить в должным образом утвержденной организации. Объем работ, который необходимо выполнить для допуска эксплуатации СЧ, может, в зависимости от упомянутых в п. 10.8.1

факторов, колебаться от простого внешнего визуального осмотра до полной переборки.

### **15.9. Составные части, снятые с ВС, потерпевших авиационное происшествие**

15.9.1. В случае попадания ВС в авиационное происшествие право на спасенное имущество может перейти от застрахованного владельца к другим лицам (например, страховщикам ВС); это спасенное имущество может быть выставлено на продажу либо полностью, либо в виде отдельных комплектующих изделий ВС в состоянии "как они есть и где они находятся". Хотя некоторые изделия могут вообще не пострадать при авиационном происшествии или инциденте, послуживших причиной объявления ВС спасенным имуществом, важно получить ясное доказательство того, что они действительно не пострадали. Если такое доказательство получить невозможно, то данное изделие не может быть допущено к эксплуатации.

15.9.2. В связи с этим прежде чем рассматривать вопрос о переборке и повторной установке, все такие изделия должны пройти компетентную оценку и проверку в свете правильного понимания обстоятельств авиационного происшествия, условий последующего хранения и транспортирования, а также с учетом истории предшествующей эксплуатации, полученной из имеющих силу зарегистрированных данных о летной годности. Важное значение имеет подтверждение такой оценки в виде выдачи свидетельства о летной годности.

15.9.3. В частности, если ударная нагрузка достаточна для того, чтобы была превышена расчетная прочность какой-либо СЧ, то вероятно сохранение остаточных напряжений, которые могут снизить фактическую прочность элемента или иным образом ухудшить его функции. Нагрузки, превышающие указанную, могут вызвать трещину элемента, что может оказаться даже более опасным. Кроме того, снижение прочности может быть вызвано изменением характеристик материала вследствие перегрева при пожаре. В связи с этим чрезвычайно важно установить отсутствие трещин, деформации или перегрева изделия. Если не известны точные первоначальные размеры, то может быть затруднительно оценить степень деформации, в этом случае единственный возможный вариант заключается в отбраковке данного изделия. Любое предположение о перегреве должно стать основанием для проведения лабораторных исследований по выявлению существенных изменений свойств материала.

### 15.10. Утилизация негодных СЧ

15.10.1. Лица, уполномоченные утилизировать негодные СЧ и материалы ВС, должны учитывать возможность неправомерного представления таких СЧ и материалов в качестве годных и их последующей продажи в качестве работоспособных. Следует принимать меры предосторожности, обеспечивающие такой контролируемый процесс утилизации перечисленных ниже СЧ и материалов, который не позволит вернуть их в эксплуатацию:

- а) СЧ с неремонтируемыми дефектами вне зависимости от того, видимы они или не видимы невооруженным глазом;
- б) СЧ, которые не отвечают установленным утвержденной конструкцией техническим требованиям и не могут быть приведены в соответствие с применимыми к ним требованиям;
- в) СЧ и материалы, последующая обработка или восстановление которых не помогут их сертификации в рамках утвержденной системы;
- г) СЧ, которые подверглись неприемлемым модификации или восстановлению, которые невозможно исправить;
- д) СЧ с ограниченным сроком эксплуатации, которые достигли или превысили установленные для них ограничения ресурса или срока службы, либо на них отсутствуют полные регистрируемые данные;
- е) СЧ, летная годность которых не может быть восстановлена вследствие воздействия чрезмерных нагрузок или нагрева (см. п. 10.8);
- ж) основные силовые элементы конструкции, снятые с отработавшего большое число полетных циклов ВС и для которых не может быть обеспечено соответствие обязательным требованиям, применяемым к стареющим ВС;

15.10.2. В определенных случаях, когда продолжается процесс оценки для определения возможности восстановления летной годности СЧ или материала, списание СЧ и материалов может быть нецелесообразным. Примерами таких случаев являются: продление сроков эксплуатации, восстановление регистрируемых данных по истории эксплуатации либо утверждение новых методов и технологий ремонта. В этих случаях работоспособные СЧ следует отделять от указанных СЧ до момента принятия решения о возможности восстановления летной годности этих СЧ или их списании.

15.10.3. Предназначенные к списанию СЧ должны всегда отделяться от работоспособных СЧ и при окончательной утилизации должны разрушаться, либо на них должна наноситься четкая и не удаляемая маркировка. Это надо осуществлять таким образом, чтобы данные СЧ стали непригодны к использованию по их первоначальному целевому назначению, при этом также

должна исключаться возможность их восстановления или маскировки с целью придания им работоспособного внешнего вида.

15.10.4. В случае, когда предназначенные к списанию СЧ передаются для законного применения, не связанного с выполнением полетов, например для использования при обучении в качестве учебных пособий, для исследований и разработок либо для использования не в авиации, разрушение зачастую является неуместным. В таких случаях указанные СЧ должны иметь постоянную маркировку, которая указывает, что они неработоспособны; в противном случае можно удалить первоначальное обозначение СЧ или заводскую маркировочную табличку либо вести документальный учет передачи таких СЧ.

Приложение 1

КАРТА СООБЩЕНИЯ ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ НЕИСПРАВНОСТЯХ	
1. Регистрационный знак ВС	2. Наименование и адрес эксплуатанта
Изготовитель ВС	3. Дата происшествия
	«...».....20....г.
	4. Дата представления
	«...».....20....г.
5. Не закончено <input type="checkbox"/>	Закончено <input type="checkbox"/>
6. Место нахождения ВС:	7. Примечание: (Описать обстоятельства и причину неисправности. При необходимости использовать обратную сторону)
8. Тип	Заводской номер
	СНЭ
	ИПР
Воздушное судно	
Силовая установка	
Воздушный винт	
Комплект. изделие	
9. Наименование системы	10. Наименование комплектующего изделия
11. Дата	12. Завод
Изготов.	Изготов.
Пос. рем.	Пос. рем.
13. Представлено	Пилотом <input type="checkbox"/>
	Инженером <input type="checkbox"/>
	Другим лицом <input type="checkbox"/>
	..... подпись
	Организация:
14. Этап проявления неисправности:	
	на земле <input type="checkbox"/>
	руление <input type="checkbox"/>
	взлет <input type="checkbox"/>
	набор высоты <input type="checkbox"/>
	в полете <input type="checkbox"/>
	снижение <input type="checkbox"/>
Форма ОЦЛГ ОГА № 1	

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
CIVIL AVIATION AUTHORITY of the KYRGYZ  
REPUBLIC**

Направить в: ГАГА при КМ КР 720044, ул. Ажыбек-Баатыра1, г. Бишкек Tel/fax: +996 312251619; 554 443131+996 AFTN: UCFMYAYX Заполните/отметьте соответствующие поля

**FLIGHT OPERATIONS DEPARTMENT  
INCIDENT / OCCURRENCE REPORT**

**FS-01**

1. Тип и серия ВС	2. Регистрационный №:	3. Эксплуатант:	4. Дата происшествия:
-------------------	-----------------------	-----------------	-----------------------

**ПОЛЕТНЫЕ И ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ**

5. № рейса	9. День	12. Ветер	ВПП	18. Осадки		19. Обледенение	20. Турбулентность	22. Фаза полета	23. Тип рейса	
6. Из	Ночь  Сумерки	13. Скорость/ IAS kts	16. Использо- ванное	Дождь	Легкие	Легкое	Легкая	На парковке	Регуляр.	
				Снег	• Средн.	Среднее	Средняя		Пассажир	
				Град	Средние	Среднее	Средняя		Чартер.	
					Сильные	Сильное	Сильная		Пассажир.	
7. В	10. Время/UTC	14. Высота	17. Состояние	21. Облачность/Высота/Количество				Набор высоты	Обзорный	
								Горизонт. полет	Турист.	
								Снижение	С/хоз.	
								Ожидание	Деловой	
								Заход	Группов.	
								Приземление	Позицион- ный	
								Фигурный пилотаж-	Перегоно- чный	
								Парение	Пробный	
Описание										

Описание

24. Повреждения при нахождении на земле	При ТО	При наземном обслуживании	Без ТО
	ТО	При заруливании	

25. Место расположения ВС	26. Степень повреждения ВС		27. Наличие и характер опасных грузов на борту
	28. Гражданство пассажиров		
	29. Агентство ТО	30. Данные об организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ	

32. а) Число членов экипажа/пассажиров на борту ВС, в том числе погибших/получивших телесные повреждения;  
б) Число погибших/получивших телесные повреждения лиц, не находившихся на борту ВС:

33. Место работы	35. Должность	36. ФИО	37. Адрес и тел. (если отличается от места работы)
------------------	---------------	---------	----------------------------------------------------

Государственное агентство гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики

Процедура поддержания летной годности воздушного судна

Приложение №2  
к приказу Государственного агентства  
гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от «05» сентября 2023 года № 706



**ПРОЦЕДУРА**  
**утверждения Договора на техническое**  
**обслуживание воздушных судов**  
**эксплуатантов Кыргызской Республики**

**Бишкек -2023**

	<p>Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики</p> <p>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1. Содержание

1	Содержание	2
2	Перечень изданий/запись ревизий	3
3	Список действующих страниц	4
4	Определения	5-6
5	Аббревиатура / Сокращения	6-7
6	Введение	7-9
7	Общие требования и ограничения	9-12
8	Категории договоров на техническое обслуживание ВС.	12-16
Приложение 1	Рекомендуемая форма договора А	17-22
Приложение 2	Рекомендуемая форма договора Б	23-28
Приложение 3	Рекомендуемая форма договора В	29-33
Приложение 4	Рекомендуемая форма договора Г	34-37
Приложение 5	Контрольная карта «Оценка договора технического обслуживания воздушных судов»	38-39





### 3. Список действующих страниц

Номер страницы	Номер редакции	Номер ревизии	Номер страницы	Номер редакции	Номер ревизии
1	2	0	31	2	0
2	2	0	32	2	0
3	2	0	33	2	0
4	2	0	34	2	0
5	2	0	35	2	0
6	2	0	36	2	0
7	3	0	37	2	0
8	2	0	38	2	0
9	2	0	39	2	0
10	2	0			
11	2	0			
12	2	0			
13	2	0			
14	2	0			
15	2	0			
16	2	0			
17	2	0			
18	2	0			
19	2	0			
20	2	0			
21	2	0			
22	2	0			
24	2	0			
25	2	0			
26	2	0			
27	2	0			
28	2	0			
29	2	0			
30	2	0			

#### 4. Определения

При использовании в настоящих процедурах терминов они имеют приведенные ниже значения.

**Авиационное изделие (Aeronautical product)** - Воздушное судно, двигатель воздушного судна, воздушный винт воздушного судна или предназначенная для установки на них составная часть.

**Воздушное судно (ВС) (Aircraft)** - Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

**Государство-изготовитель (State of Manufacture)** - Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

**Государство разработчика (State of Design)** - Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

**Государство регистрации (State of Registry)** - Государство, в реестр которого занесено ВС.

**Государство эксплуатанта (State of the Operator)** - Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

**Директива по летной годности (Airworthiness Directive)** - 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. Директива по летной годности является наиболее общей формой представления обязательной информации о поддержании летной годности, упоминаемой в Приложении 8.

**Модификация (Modification)** - Изменение конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

Примечание. Модификация также может включать осуществление модификации, которая представляет собой задачу технического обслуживания, обусловленную свидетельством о техническом обслуживании.

**Организация по техническому обслуживанию авиационной техники** - производственная структура, осуществляющая техническое обслуживание авиационной техники.

К Организациям по ТО АТ на общих основаниях относятся также

юридические лица, выполняющие работы по ТО и текущему (восстановительному) ремонту отдельных компонентов АТ и функциональных систем ВС.

**Программа технического обслуживания (Maintenance programme)** - Документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех ВС, которых он касается.

**Ремонт (Repair)** - Восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

**Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию (Maintenance organization's procedures manual)** - 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 (Operator's maintenance control manual)** - Документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта.

**Техническое обслуживание (Maintenance)** - Проведение работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

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

## 5. Аббревиатура /Сокращения

При использовании в настоящем руководстве сокращений и аббревиатур они имеют следующие значения.

АТ	Авиационная техника
ВС	Воздушное судно
КВР	Контрольно-восстановительный ремонт

ОГА	Орган гражданской авиации (Civil aviation authority)
ОПЛГ	Отдел поддержания летной годности
ОТО	Организация по техническому обслуживанию
ТО	Техническое обслуживание
ТО и Р	Техническое обслуживание и ремонт

## 6 .Введение

6.1. Заключение договоров на техническое обслуживание воздушных судов является основной формой установления обязанностей, принципов взаимоотношений и ответственности предприятий (субъектов договора), возникающих при передаче всех или части функций по обеспечению технической эксплуатации ВС от одного предприятия (Заказчика) другому предприятию (Исполнителю, Подрядчику).

6.2. Заключение договоров должно использоваться предприятиями при оформлении их взаимоотношений, связанных, как правило, с многократным выполнением однородных работ (услуг) в течение определенного периода времени либо при разовом выполнении некоторого комплекса работ значительной сложности и трудоемкости.

6.3. В качестве субъектов договора могут выступать как непосредственные потребители и производители работ и услуг по ТО ВС, так и предприятия-посредники, которые сами не обеспечивают выполнение каких-либо отдельных элементов из комплекса работ и услуг, необходимых эксплуатанту (например, предприятия-аэропорты при обеспечении прилета-вылета ВС).

6.4. В качестве конечного (непосредственного) потребителя работ и услуг по ТО ВС рассматриваются предприятия, выполняющие авиаперевозки и авиационные работы на собственных либо арендованных ВС.

Непосредственные потребители работ и услуг по ТО ВС (авиаперевозчики) должны иметь Свидетельство эксплуатанта, воздушные суда, рассматриваемые по договору в качестве объекта ТО, - Свидетельство о регистрации ВС, Удостоверение о годности ВС к полету и другие оформленные в установленном порядке документы.

6.5. В качестве непосредственного производителя работ и услуг по ТО ВС, являющихся предметом договора, рассматриваются Организации по ТО, которые могут иметь различный статус и положение в системе экономических субъектов воздушного транспорта.

6.6. Непосредственные производители работ и услуг по ТО ВС

(Организации по ТО) должны иметь оформленные установленным образом Сертификаты или лицензии на выполнение работ и услуг, являющихся предметом договора.

6.7. Возможными посредниками между непосредственными потребителями и производителями работ и услуг по ТО ВС могут являться различные экономические субъекты воздушного транспорта (авиакомпании, аэропорты, самостоятельные Организации по ТО и др.), имеющие договорные обязательства с конечным потребителем на некоторые более общий комплекс работ и услуг (включающий в себя работы и услуги по ТО ВС) и передающие выполнение части своих обязательств по договору (связанной с техническим обслуживанием) другому предприятию (Организации по ТО) на основе дополнительного договора.

Такое положение, в частности, имеет место при заключении договоров на обслуживание прилетов-вылетов ВС между эксплуатантом и аэропортом, не имеющем в своей структуре Организации по ТО.

6.8. Предприятия, рассматриваемые в качестве посредника между потребителями и непосредственными производителями работ и услуг по ТО ВС, то есть предприятия, передающие эти работы третьей стороне на условиях дополнительного договора, не обязаны удовлетворять требованиям, предъявляемым к потребителям и/или производителям таких работ. Однако, указанные работы (услуги) должны входить в комплекс работ (услуг), определяемый предметом основного договора, заключенного между потребителем работ и услуг и предприятием-посредником.

6.9. Необходимость заключения договоров на работы и услуги по ТО ВС обуславливается отсутствием у предприятия-Заказчика (конечного потребителя или посредника в обеспечении указанных работ и услуг) технических, организационных и других условий для выполнения соответствующих видов и объемов работ собственными силами либо соображениями экономической целесообразности.

6.10. Все субъекты договора должны являться юридическими лицами.

6.11. Необходимым условием правомочности заключенного договора, является его соответствие общим требованиям, действующим в Кыргызской Республике.

Дополнительно, с учетом отраслевых особенностей, связанных с обеспечением безопасности полетов, высокой стоимостью авиационной техники и т.п., в обязательном порядке в текст договора включаются пункты, отражающие:

1) наличие у субъектов договора оформленных установленным

образом Свидетельств, Сертификатов и других документов, в том числе на авиационную технику, выступающую в качестве объекта договорных отношений.

2) порядок информационного, материально-технического и другого необходимого обеспечения работ по ТО ВС с отражением участия в нем субъектов договора (по объему, срокам и т.п.);

3) особенности выполнения положений руководящих документов Органа ГА при принятии решений по допуску ВС к дальнейшей эксплуатации (подписанию разрешения на вылет) в случаях возможных отклонений их технического состояния от установленных требований;

4) особенности предъявления претензий при нарушениях общих условий договора с согласованием субъектами договора перечня обстоятельств, являющихся достаточными для признания или отклонения претензий;

5) гарантии возмещения ущерба в случае его возникновения по вине одного из субъектов договора; в случае недостаточности у субъекта договора собственных финансовых средств и других активов для возмещения возможного ущерба требуется документальное подтверждение таких гарантий со стороны третьих лиц (предприятия-гаранта или страховой компании).

При необходимости в тексте договора отражается общая характеристика по каждому из договорных условий со ссылкой на соответствующее приложение, в котором эти условия детализируются с достаточной полнотой.

6.12. При заключении договоров на выполнение работ по ТО, связанных с повышенными требованиями к Организации по ТО (периодические виды ТО, работы по продлению ресурса, доработкам конструкции, переоборудованию ВС и т.п.), требуется предварительная экспертиза договоров в Органе ГА с получением разрешения на дальнейшее оформление договора. Обеспечение данного требования возлагается на Заказчика работ по договору.

## 7. Общие требования и ограничения

7.1. Договоры на выполнение работ и услуг по обеспечению ТО ВС должны удовлетворять ряду общих требований и ограничений, которые контролируются Органом ГА при предварительной экспертизе договоров и оформлении разрешения на их дальнейшее оформление.

Договор на ТО при предварительной экспертизе рассматривается в

течении 14 рабочих дней совместно со специалистами (юристами) административного отдела Органа гражданской авиации.

7.2. К числу таких требований относятся:

1. За эксплуатантом воздушного судна должна сохраняться основная ответственность за летную годность вне зависимости от условий договора (соглашения).

2. Исполнитель работ по договору (Подрядчик) должен иметь действующую (утвержденную) документацию по ТО и Р для типа ВС, являющегося объектом договора (с учетом модификации и других особенностей конкретных изделий АТ).

3. Организация по ТО, являющаяся непосредственным исполнителем работ по договору, должна иметь необходимые Сертификаты и/или лицензии, подтверждающие ее соответствие установленным требованиям для выполнения работ согласно принятой документации по ТО и Р.

*Примечание:* Не требуется наличие у Организации по ТО отдельных Сертификатов (лицензий) на работы, проводимые в соответствии со стандартными методиками и технологиями (промывка фильтров, расшифровка записей бортовых средств объективного контроля и др.), если данные виды работ не являются новыми для данной Организации по ТО.

4. При использовании эксплуатантом авиационных двигателей и съемных изделий АТ из фонда, формируемого Организацией по ТО (в том числе и с участием эксплуатанта), в договоре отражаются условия такого использования и правила контроля за его соблюдением.

5. Договором должна быть определена применяемая при выполнении работ на АТ документация по ТО и Р (в части ее основных характеристик - периодичности ТО, объемов и методов диагностирования, системы контроля качества и пр.).

7.3. В случае, если Заказчик и Подрядчик используют для ВС данного типа различную документацию по ТО и Р и договором предусматривается применение документации Подрядчика, то:

а) опыт Подрядчика считается достаточной основой для использования его документации по ТО и Р на ВС Заказчика;

б) в договоре должно быть отражено соответствие воздушных судов Заказчика и парка однотипных ВС Подрядчика в части наработки ВС, двигателей и агрегатов с ограниченным ресурсом, а также соответствие условий эксплуатации ВС (климатических, по интенсивности использования и др.). В частности, для работ по сезонной подготовке ВС может быть



включено требование об ориентации на более суровые климатические условия аэропортов по маршрутам, обслуживаемым ВС эксплуатанта. При наличии существенных расхождений подобного рода в документацию по ТО и Р, принятую Подрядчиком, должны быть внесены соответствующие изменения.

7.4. Если договором предусматривается выполнение Подрядчиком работ на АТ по документации, принятой эксплуатантом ВС, то Подрядчик должен иметь для этого необходимые средства, оборудование, подготовленный персонал, информационное обеспечение и другие возможности, подтвержденные соответствующим Сертификатом или лицензией (Дополнениями к ним).

7.5. Не допускается выполнение работ по периодическому ТО конкретного экземпляра ВС на основе различной документации по ТО и Р. Ответственность за соблюдение данного требования возлагается на эксплуатанта ВС.

7.6. Договором должны быть определены элементы конструкции, системы ВС и съемные изделия АТ, являющиеся уникальными для конкретного экземпляра ВС (не предусмотренными для данного типа ВС или его стандартных модификаций). Указанные отличия должны быть учтены в документации по ТО и Р эксплуатанта ВС (Заказчика работ по договору) или в документации Организации по ТО (Подрядчика). Ответственность за соблюдение данного требования возлагается на эксплуатанта ВС.

7.7. Договором должны быть установлены процедуры оформления документации, сбора и передачи необходимой информации, а также принятых сторонами правил осуществления контроля за соблюдением договорных соглашений.

7.8. Договором должно быть предусмотрено участие Подрядчика в расследовании авиационных происшествий с ВС, являющимися объектами договора, а также определен порядок привлечения Подрядчика к участию в расследовании.

7.9. При необходимости изменения и дополнения, соответствующие представленным выше положениям, должны быть внесены в Руководства по техническому обслуживанию ВС Заказчика и/или Подрядчика в зависимости от характера положений, изложенных в договоре.

7.10. В Руководство по ТО эксплуатанта в обязательном порядке включаются сведения о передаче части функций по ТО ВС - за исключением работ по оперативному ТО при обеспечении полетов - Подрядчику (с

указанием его наименования и почтовых реквизитов) и объем договорной работы.

7.11. Эксплуатант ВС обязан представлять в Орган ГА информацию по установленному перечню: о наличии, состоянии (наработке) и движении ВС и авиадвигателей, об исправности (распределении календарного фонда времени парка ВС по состояниям эксплуатации), о надежности, отказах и неисправностях АТ, о выполнении нормативов расшифровки записей бортовых средств объективного контроля и др.

## **8. Категории договоров на техническое обслуживание ВС.**

8.1. В соответствии с характером работ, выполняемых по договору на техническое обслуживание и ремонт воздушных судов, рассматриваются договоры четырех основных категорий:

- категория А - на полный комплекс работ по ТО ВС с управлением их использованием, ведением необходимой документации и выполнением других работ и услуг по обеспечению технической эксплуатации и ремонта ВС (включая создание объединенного фонда запасных авиадвигателей и комплектующих изделий, подготовку ВС к ремонту, передачу на авиаремонтный завод и приемку после ремонта и др.). (Добавление 1);

- категория Б – на все формы периодического ТО ВС или их часть (формы большой трудоемкости) в соответствии с согласованными графиками отхода ВС на ТО или по отдельным заказам. (Добавление 2);

- категория В – на ремонтно-восстановительные работы и/или продление ресурсов ВС. (Добавление 3);

- категория Г – только на оперативное ТО ВС при инженерно-авиационном обеспечении полетов как транзитных ВС (обслуживание в транзитных и оборотных аэропортах), так и ВС, принадлежащих Заказчику, который дислоцируется на том же аэродроме, что и Подрядчик (если между ними не заключен договор категории А). (Добавление 4)

Договоры различных категорий имеют определенные особенности, отражаемые в тексте договоров и приложениях к ним.

### **8.2. Договоры категории А.**

Договор категории А является всеобъемлющим договором на обеспечение комплекса работ по технической эксплуатации ВС, предусмотренных действующей руководящей и нормативно-технической документацией.

При использовании договора категории А все работы по техническому обслуживанию ВС выполняются Подрядчиком в соответствии с принятой у него документацией по ТО и Р, методами, правилами и стандартами. В целях полной реализации программы технического обслуживания (включая перечни и периодичность работ, технологию их выполнения, контроль надежности и другие элементы) съемное оборудование ВС, принадлежащее эксплуатанту, считается частью соответствующих фондов Подрядчика.

Изменения, вносимые в содержание документации по ТО и Р (в том числе по периодичности работ) при передаче ВС на обслуживание Подрядчику в соответствии с договором категории А, не требуют дополнительного согласования Органа ГА. При этом в случае перехода на регламент ТО с увеличенной периодичностью должно быть обеспечено не превышение на ВС Заказчика сроков проведения работ, установленных принятым у него ранее регламентом ТО, по всем системам, элементам конструкции и комплектующим изделиям. Об указанных изменениях документации по ТО и Р ВС и принятых мерах по обеспечению перехода на повышенную периодичность выполнения работ эксплуатант обязан информировать Орган ГА.

При желании эксплуатанта использовать принятую у него ранее документацию по ТО и Р ВС (если у Подрядчика действует другая документация) может возникнуть необходимость в выполнении специальных требований, которые должны быть внесены в текст договора.

### 8.3. Договоры категории Б.

Предметом договоров категории Б является выполнение трудоемких работ по ТО ВС

– периодических форм регламента ТО по всей их номенклатуре либо по части форм периодического ТО (большой периодичности).

Договор заключается между эксплуатантом ВС (авиаперевозчиком), являющегося Заказчиком работ по договору, и Организацией по ТО, являющейся Исполнителем работ (Подрядчиком). При заключении договора категории Б эксплуатант представляет в Орган ГА информацию об обоснованных изменениях в документации по ТО и Р (включая изменения периодичности обслуживания), достаточным основанием для которых является опыт Подрядчика.

Обеспечение технической эксплуатации каждого экземпляра ВС (при распределении комплекса работ между несколькими Организационными по ТО) должно осуществляться на основе единой документации по ТО и Р.

Использование самим эксплуатантом методов, процедур и стандартов

Подрядчика допускается при наличии у эксплуатанта соответствующим образом оформленных Сертификатов, Свидетельств и т.п. документов. В противном случае эксплуатант обязан заключить договор категории А (или несколько договоров различных категорий с разными Подрядчиками) на весь необходимый комплекс работ по ТО ВС.

Во всех случаях при реализации договоров категории Б для обеспечения контроля надежности АТ эксплуатант ВС должен использовать собственную программу ТО ВС.

#### 8.4. Договоры категории В.

Предметом договоров категории В является выполнение на ВС ремонтно-восстановительных работ, работ по продлению ресурса, переоборудованию ВС и т.п.

Договор заключается между эксплуатантом ВС (авиаперевозчиком), являющегося Заказчиком работ по договору, и Организацией по ТО, являющейся Исполнителем работ (Подрядчиком).

Договор категории В может иметь две формы:

- общего договора (соглашения) на выполнение в течение определенного периода работ рассматриваемого вида на некотором парке ВС эксплуатанта или;

- разового договора на выполнение данных работ на конкретном изделии авиационной техники.

В первом случае общие условия заключения договора (соглашения) соответствуют аналогичным условиям для договоров категорий А или Б (в зависимости от уровня комплексности предоставляемых работ и услуг). При этом в рамках общего договора могут заключаться дополнительные соглашения, конкретизирующие условия договора применительно к обеспечению работ на конкретном изделии АТ и оформляемые непосредственно перед поступлением ВС на обслуживание либо после выполнения начального этапа работ (анализ технического состояния, предварительная дефектация и т.п.). Во втором случае договор заключается на выполнение работ непосредственно на конкретном изделии АТ с отражением в договоре всех условий, включая необходимость подготовки производства.

Использование договоров категории В предусматривает применение технических условий и процедур Подрядчика (Организации по ТО) с учетом:

- отличий ВС одного типа по сериям и модификациям;
- взаимосвязи комплекса планируемых к выполнению работ с

используемой на данном изделии АТ документацией по ТО и Р в части объемов, периодичности и методов проведения периодического ТО;

- фактического технического состояния ВС и съемного оборудования, в том числе данных, полученных в процессе эксплуатации при контроле технического состояния и выполнении регламентных работ.

#### 8.5. Договоры категории Г.

Предметом договора категории Г является выполнение оперативного ТО ВС при обеспечении полетов, как правило, в аэропортах, являющихся транзитными или конечными (оборотными) для данного авиаперевозчика.

Договоры категории Г могут заключаться:

- эксплуатантом ВС (авиаперевозчиком) непосредственно с Организацией по ТО либо предприятием (аэропортом), имеющим договоры с эксплуатантами ВС (авиаперевозчиками) на предоставление комплексных услуг по обеспечению рейсов;

- Организацией по ТО, дислоцированной в данном аэропорте. В последнем случае договор категории Г заключается на весь объем работ по оперативному ТО ВС, связанному с обеспечением полетов, без его дифференциации по отдельным эксплуатантам ВС (авиаперевозчикам).

Стандартные договоры категории Г предусматривают выполнение на ВС обязательного объема работ по формам оперативного ТО, выполняемого при обеспечении рейсов. При необходимости в договоры может включаться выполнение дополнительных работ и услуг, предоставляемых Подрядчиком в плановом или разовом (при возникновении соответствующих потребностей) порядке.

Договором категории Г в обязательном порядке устанавливаются общие правила и обязанности сторон:

- по организации работ, в том числе при установлении очередности подготовки рейсов в особых условиях (при возникновении сбойных ситуаций);

- по устранению отказов и неисправностей авиационной техники, в том числе связанных с необходимостью комплектации и содержания возвратно-обменного фонда запасных частей и агрегатов, выполнения лабораторной проверки съемных изделий АТ и т.п. Для указанных и других случаев, которые могут быть отнесены к форс-мажорным обстоятельствам, оговариваются также особенности предъявления и удовлетворения претензий Заказчика по выполнению Подрядчиком договорных обязательств.

8.6. По договорам всех категорий Подрядчиками могут заключаться дополнительные договоры с третьей стороной в случае отсутствия технической возможности или при экономической нецелесообразности

	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики  Процедура поддержания летной годности воздушного судна
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

выполнения всего комплекса работ основного договора собственными силами. В этом случае принципиальная возможность передачи части работ по договору другому Подрядчику должна быть согласована с эксплуатантом ВС (авиаперевозчиком), что должно найти отражение в соответствующем пункте общего договора.

Указанные дополнительные договоры, в зависимости от их характера, могут быть отнесены к одной из рассмотренных категорий либо рассматриваться в качестве договоров

на работы и услуги общего характера. В последнем случае в тексте договоров должны быть отражены необходимые особенности, связанные со спецификой эксплуатации АТ, обеспечения ее надежности и безопасности полетов.

	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики  Процедура поддержания летной годности воздушного судна
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Приложение 1.  
Рекомендуемая  
форма договора  
категории А

## ДОГОВОР на техническое обслуживание воздушных судов

г. \_\_\_\_\_ « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

\_\_\_\_\_ (Наименование Организации по ТО, авиапредприятия)  
именуемая(-ое) в дальнейшем Исполнитель (Подрядчик), в лице \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (Должность, фамилия, имя, отчество рководителя)  
действующего на основании \_\_\_\_\_, с одной стороны  
и \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (Наименование авиапредприятия, организации)  
именуемая(-ое) в дальнейшем Заказчик, в лице \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (Должность, фамилия, имя, отчество рководителя), действующего на  
основании \_\_\_\_\_, с другой стороны,  
заключили настоящий договор о нижеследующем

### 1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Заказчик поручает (передает), а Исполнитель принимает на себя выполнение работ по комплексному обеспечению технической эксплуатации

\_\_\_\_\_ (типы ВС, являющиеся объектами работ по договору) в объеме задач и функций, возлагаемых на Организацию по ТО базового авиапредприятия в соответствии с действующими на воздушном транспорте Кыргызской Республики руководящими документами.

1.2. Настоящий договор заключен в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

По классификации Договор относится к категории А.

1.3. В соответствии с настоящим договором работы выполняются на всем парке воздушных судов Заказчика (по типам ВС, являющихся объектами договора).

Перечень, наработка и другие характеристики воздушных судов, установленных на них авиадвигателей, а также комплектующих изделий с ограниченным ресурсом представлены в приложении 1.

1.4. Объем работ по настоящему договору и требования к уровню основных показателей его реализации определяются планируемым объемом летной работы и установленными качественными характеристиками использования и технического

воздушных судов, являющихся объектами договора.

Согласованные сторонами значения соответствующих показателей представлены в приложении 2.

1.5. Выполнение работ по настоящему договору производится в соответствии с крайней (действующей) ревизией программ на ТО (регламентами ТО), технологическими указаниями и другой эксплуатационной документацией по типам воздушных судов, с учетом изменений и дополнений к ним, как поступивших к моменту заключения договора, так и поступающих в процессе его действия.

Перечень программ на ТО (регламентами ТО) по типам воздушных судов, принимаемых для выполнения, представлен в Добавлении 3.

1.6. Дополнительно к составу работ, являющихся предметом договора и определенных требованиями нормативно-технической документации по пункту 1.3. Исполнитель в рамках настоящего договора выполняет работы (предоставляет услуги), перечень которых представлен в Добавлении 4.

1.7. При выполнении работ по настоящему договору за Заказчиком сохраняется обеспечение задач и функций по технической эксплуатации воздушных судов.

1.8. Все работы, кроме специально оговоренных в Добавлении 4, выполняются Исполнителем в аэропорту: \_\_\_\_\_

(Наименование аэропорта)

1.9. Для воздушных судов, являющихся объектами договора, сохраняются все установленные требования в части учета наработки, планирования отхода на техническое обслуживание и в ремонт, анализа надежности, оформления полномерной документации, и документации на ТО, отчетности и т.п. Выполнение данных требований возлагается на Исполнителя работ по договору.

1.10. Порядок взаимодействия сторон при осуществлении работ по договору, включая вопросы оперативного планирования использования и технического обслуживания ВС, материально-технического обеспечения и т.п., а также особенности реализации требований по п. 1.9., определяются Положением об организации и обеспечении технического обслуживания воздушных судов по договорам с Заказчиками. Дополнения и изменения к Положению, действующему у Исполнителя на момент заключения договора,

\_\_\_\_\_ (отсутствуют, согласованы)

1.11. Общие сроки действия договора:

начало – «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

окончание – «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

## 2. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ПРАВА СТОРОН

2.1. Исполнитель обязуется:

2.1.1. В полном объеме, своевременно и качественно выполнять работы и все виды обеспечения, являющиеся в соответствии с разделом 1 предметом настоящего договора.

2.1.2. Принимать необходимые меры (совместно с Заказчиком) по вводу в строй воздушных судов, простаивающих по техническим причинам вне зависимости, от



места нахождения ВС.

2.1.3. При необходимости оперативного изменения собственных производственных планов в полной мере учитывать интересы Заказчика, согласовывая с ним данные изменения.

2.1.4. Предоставлять Заказчику, всю необходимую информацию по текущему техническому состоянию воздушных судов, необходимости выполнения на них работ, не предусмотренных договором, и предложения по обеспечению этих работ.

2.2. Заказчик обязуется:

2.2.1. Обеспечивать эксплуатацию воздушных судов в соответствии с плановыми показателями использования ВС (определенными пунктом 1.4 на момент заключения договора) либо своевременно информировать Исполнителя об изменении своих производственных планов, если эти изменения являются существенными для определения объемов и сроков проведения работ по договору.

2.2.2. Принимать необходимые меры (совместно с Исполнителем) по вводу в строй воздушных судов, простаивающих по техническим причинам. Обеспечивать в согласованном объеме свое участие в своевременном формировании и пополнении резервного фонда авиадвигателей и комплектующих изделий с ограниченным ресурсом.

2.2.3. Оперативное планирование использования воздушных судов производить в соответствии с согласованным графиком их отхода на техническое обслуживание и в ремонт (при сохранении этой функции за Заказчиком).

2.2.4. Информировать Исполнителя о всех случаях отказов авиационной техники, простоях ВС по техническим причинам и других недостатках, связанных с предметом настоящего договора.

2.3. Исполнитель имеет право.

2.3.1. С учетом собственной производственной обстановки изменять плановые сроки отхода воздушных судов на техническое обслуживание (в пределах установленных допусков по налету часов) с уведомлением об этом Заказчика не позднее, чем за \_\_\_\_\_ суток.

2.3.2. Не принимать воздушные суда на обслуживание при нарушении Заказчиком установленных требований к их эксплуатации или условий договора (включая задержку в оплате работ по договору).

В указанных случаях все необходимые вопросы решаются по согласованию полномочных представителей сторон.

2.3.3. Передавать часть работ по договору третьей стороне (другой Организации по ТО, ремонтному заводу и др.) на основе дополнительного договора \_\_\_\_\_ с Заказчиком.

(по согласованию, без согласования)

Указанный дополнительный договор должен удовлетворять условиям указанных в пункте 1.2.

2.4. Заказчик имеет право:

2.4.1. Выполнять при необходимости работы по техническому обслуживанию воздушных судов, являющихся объектами договора, самостоятельно, либо с привлечением третьей стороны. При этом соответственно Заказчик или третья сторона должны иметь необходимые Сертификаты и/или лицензии.

О всех таких случаях (кроме выполнения работ по оперативному техническому обслуживанию ВС при выполнении полетов) Заказчик должен немедленно информировать Исполнителя работ по договору с последующим представлением оформленной в установленном порядке технической документации.

2.4.2. Требовать от Исполнителя соблюдения плановых сроков выполнения работ по техническому обслуживанию ВС, если их изменение влечет за собой финансовые потери для Заказчика и не связано с форс-мажорными обстоятельствами (см. ниже).

2.5. В случае несоблюдения одной из сторон условий договора другая сторона имеет право на пересмотр договора или на его расторжение.

### 3. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ

В данном разделе отражаются особенности конструкции ВС,

их функциональных систем, наличие на борту дополнительного

специального оборудования и требования по его обслуживанию,

специфические условия эксплуатации ВС и т.п.

### 4. ОПЛАТА И ПОРЯДОК ВЗАИМОРАСЧЕТОВ

4.1. Общая сумма оплаты работ по договору и порядок взаиморасчетов определяются Положением о ценообразовании и взаиморасчетах по договорам с Заказчиками. Дополнения и изменения к Положению, действующему у Исполнителя на момент заключения договора, \_\_\_\_\_

(отсутствуют, согласованы)

4.2. Расчетные цены по отдельным видам работ и формам технического обслуживания ВС, согласованные сторонами на момент заключения настоящего договора.

4.3. Корректировка расчетных цен производится по согласованию сторон один раз в квартал. В течение очередного квартала:

4.3.1. Исполнитель имеет право на компенсацию фактического превышения плановых затрат на выполнение работ по договору, обусловленного увеличением:

- стоимости запасных частей и комплектующих изделий авиационной техники;
- уровня оплаты труда в результате изменений, вносимых в

законодательном порядке, при подписании новых тарифных соглашения и в других аналогичных случаях;

- других составляющих себестоимости, не зависящих от Исполнителя;

4.3.2. Заказчик имеет право на сокращение общей суммы оплаты при снижении объемов работ или уровня материальных затрат Исполнителя по сравнению с соответствующими составляющими расчетных цен.

При возникновении указанных обстоятельств Исполнитель информирует Заказчика об ожидаемом увеличении (снижении) фактических затрат на ТО ВС и их причинах. Выполнение работ по договору может быть прекращено до поступления гарантийных обязательств по оплате Заказчиком рассматриваемых дополнительных затрат.

## 5. ГАРАНТИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

5.1. Исполнитель гарантирует Заказчику устранение отказов, неисправностей авиационной техники и других недостатков, возникших в результате неполного или некачественного исполнения обязательств по договору во внеочередном порядке и за свой счет.

Данное положение действует, в том числе и после окончания срока действия договора, до проведения очередных плановых работ по техническому обслуживанию (или ремонту) соответствующих узлов, агрегатов и функциональных систем воздушных судов.

5.2. Заказчик гарантирует своевременную оплату работ по договору. Финансовые санкции за несоблюдение сроков оплаты определяются соответствующим разделом Положения, указанного в пункте 4.1.

5.3. Стороны гарантируют друг другу возмещение ущерба, возникшего по их вине, на основе норм действующего законодательства.

5.4. Сведения о финансовых гарантах субъектов договора:

Заполняется при отсутствии у субъектов договора

достаточных финансовых и других ресурсов

обеспечивающих выполнение гарантийных обязательств.

## 6. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ В ДОГОВОР ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

6.1. Изменения и дополнения вносятся в договор по согласованию сторон в форме дополнительного соглашения.

6.2. Предложения каждого из субъектов договора по изменению его условий должны быть представлены другой стороне не позднее, чем за \_\_\_\_\_ дней до предлагаемого срока введения этих изменений. Для рассмотрения указанных предложений устанавливается срок не более \_\_\_\_\_ дней с момента их получения.

6.3. Дополнительное соглашение должно быть подписано не позднее чем за \_\_\_\_\_ дней до предполагаемого срока введения рассматриваемых изменений. В противном случае стороны обязаны принять совместное решение о продолжении действия договорных обязательств.

## 7. РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

### 7.1. Исполнитель

(почтовый и телеграфный адреса, телефон и расчетный счет)

### 7.2. Заказчик

(почтовый и телеграфный адреса, телефон и расчетный счет)

К договору прилагаются:

(приводится полный перечень приложений к договору)

От исполнителя

От заказчика

(подпись)

(подпись)

***Рекомендуемый состав приложений к договору категории  
А на техническое обслуживание ВС***

1. Перечень ВС по бортовым номерам, дата и место выпуска, назначенный и межремонтный ресурсы и другие данные по ВС, являющимся объектами договора, а так же по установленным на них авиадвигателям и комплектующим изделиям с ограниченным ресурсом.
2. Планируемые объемы работ по договору и требования к уровню характеристик использования и технического обслуживания воздушных судов.
3. Перечень регламентов технического обслуживания по типам воздушных судов, принимаемых для обслуживания в соответствии с договором.
4. Перечень дополнительных работ и услуг, предоставляемых Исполнителем в соответствии с условиями договора.
5. Перечень задач и функций по технической эксплуатации, воздушных судов, обеспечение которых остается за Заказчиком работ по договору.
6. Расчетные цены по видам работ и формам технического обслуживания воздушных судов (согласованные на момент, заключения договора).
7. Перечень форс-мажорных обстоятельств, наличие которых признается достаточным для отклонения сторонами финансовых претензий по выполнению условий договора, сроки их действия.

Приложение 2.  
Рекомендуемая  
форма договора  
категории Б

**ДОГОВОР**  
*на техническое обслуживание воздушных судов*

г. \_\_\_\_\_ « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
(Наименование Организации по ТО, авиапредприятия)  
именуемая(-ое) в дальнейшем Исполнитель (Подрядчик), в лице \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Должность, фамилия, имя, отчество руководителя)  
действующего на основании \_\_\_\_\_, с одной стороны,

и \_\_\_\_\_  
(Наименование авиапредприятия, организации)  
именуемое(-ая) в дальнейшем Заказчик, в лице \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Должность, фамилия, имя, отчество руководителя)  
основании \_\_\_\_\_, с другой стороны,

заключили настоящий договор о нижеследующем.

1.1. Заказчик поручает (передает), а Исполнитель принимает на себя выполнение работ по комплексному обеспечению технической эксплуатации

\_\_\_\_\_ (типы ВС, являющиеся)  
\_\_\_\_\_ по следующим формам регламента:  
(объектами работ по договору)

_____ (тип ВС)	_____ (формы регламента ТО)
_____ (тип ВС)	_____ (формы регламента ТО)
_____ (тип ВС)	_____ (формы регламента ТО)

1.2. Настоящий договор заключен в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

По классификации Договор относится к категории Б.

1.3. В соответствии с настоящим договором работы выполняются на всем парке воздушных судов Заказчика (по типам ВС, являющихся объектами договора).

представлены в Добавлении 1.

1.4. Объем работ по настоящему договору и требования к уровню основных показателей его реализации определяются планируемым объемом летной работы и установленными качественными характеристиками использования и технического обслуживания ВС (годовой налет часов парка, количество ВС в графиках оборота, интенсивность использования, простои по техническим причинам и др.) по типам воздушных судов, являющихся объектами договора.

Согласованные сторонами значения соответствующих показателей представлены в Добавлении 2.

1.5. Выполнение работ по настоящему договору производится в соответствии с действующими регламентами ТО, технологическими указаниями и другой эксплуатационной документацией по типам воздушных судов, с учетом изменений и дополнений к ним, как поступивших к моменту заключения договора, так и поступающих в процессе его действия.

Перечень регламентов ТО по типам воздушных судов, принимаемых для выполнения, представлен в Добавлении 3.

1.6. Дополнительно к составу работ, являющихся предметом договора и определенных требованиями нормативно-технической документации по пункту 1.3. Исполнитель в рамках настоящего договора выполняет работы (предоставляет услуги), перечень которых представлен в Добавлении 4.

1.7. При выполнении работ по настоящему договору за Заказчиком сохраняется обеспечение задач и функций по технической эксплуатации воздушных судов, перечень которых представлен в Добавлении 4.

1.8. Все работы, кроме специально оговоренных в Добавлении 4, выполняются Исполнителем в аэропорту \_  
(Наименование аэропорта)

1.9. Для воздушных судов, являющихся объектами договора, сохраняются все установленные требования в части учета наработки, планирования отхода на техническое обслуживание и в ремонт, анализа надежности, оформления полномерной документации, и документации на ТО, отчетности и т.п. Ответственность за соблюдение данных требований, в том числе с учетом особенностей, определяемых предметом настоящего договора, возлагается на Заказчика.

1.10. Порядок взаимодействия сторон при осуществлении работ по договору, включая вопросы оперативного планирования использования и технического обслуживания ВС, материально-технического обеспечения и т.п., а также особенности реализации требований по п. 1.9., определяются Положением об организации и обеспечении технического обслуживания воздушных судов по договорам с Заказчиками. Дополнения и изменения к Положению, действующему у Исполнителя на момент заключения договора,

(отсутствуют, согласованы)

1.11. Общие сроки действия договора:

начало — «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

окончание — «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

## 2. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ПРАВА СТОРОН

2.1. Исполнитель обязуется:

2.1.1. В полном объеме, своевременно и качественно выполнять работы по техническому обслуживанию воздушных судов, вспомогательные работы и все виды обеспечения, являющиеся в соответствии с разделом 1 предметом настоящего договора.

2.1.2. Принимать необходимые меры (совместно с Заказчиком) по вводу в строй воздушных судов, простаивающих по техническим причинам вне зависимости, от места нахождения ВС.

2.1.3. При необходимости оперативного изменения собственных производственных планов в полной мере учитывать интересы Заказчика, согласовывая с ним данные изменения.

2.1.4. Предоставлять Заказчику, всю необходимую информацию по текущему техническому состоянию воздушных судов, необходимости выполнения на них работ, не предусмотренных договором, и предложения по обеспечению этих работ.

2.2. Заказчик обязуется:

2.2.1. Обеспечивать эксплуатацию воздушных судов в соответствии с плановыми показателями использования ВС (определенными пунктом 1.4 на момент заключения договора) либо своевременно информировать Исполнителя об изменении своих производственных планов, если эти изменения являются существенными для определения объемов и сроков проведения работ по договору.

2.2.2. Принимать необходимые меры (совместно с Исполнителем) по вводу в строй воздушных судов, простаивающих по техническим причинам.

2.2.3. Обеспечивать в согласованном объеме свое участие в своевременном формировании и пополнении резервного фонда авиадвигателей и комплектующих изделий с ограниченным ресурсом.

2.2.4. Оперативное планирование использования воздушных судов производить в соответствии с согласованным графиком их отхода на техническое обслуживание и в ремонт.

2.2.5. Информировать Исполнителя о всех случаях отказов авиационной техники, простоях ВС по техническим причинам и других недостатках, связанных с предметом настоящего договора.

2.3. Исполнитель имеет право.

2.3.1. С учетом собственной производственной обстановки изменять плановые сроки отхода воздушных судов на техническое обслуживание (в пределах установленных допусков

по налету часов) с уведомлением об этом Заказчика не позднее, чем за \_\_\_ суток.

2.3.2. Не принимать воздушные суда на обслуживание при нарушении Заказчиком установленных требований к их эксплуатации или условий договора (включая задержку в оплате работ по договору).

В указанных случаях все необходимые вопросы решаются по согласованию полномочных представителей сторон.

2.3.3. Передавать часть работ по договору третьей стороне (другой Организации по ТО, ремонтному заводу и др.) на основе дополнительного договора \_\_\_\_\_

(по согласованию, без согласования)  
с Заказчиком. Указанный дополнительный договор должен удовлетворять условиям указанных в пункте 1.2.

2.4. Заказчик имеет право:

2.4.1. Выполнять при необходимости работы по техническому обслуживанию воздушных судов, являющихся объектами договора, самостоятельно, либо с привлечением третьей стороны. При этом соответственно Заказчик или третья сторона должны иметь необходимые Сертификаты и/или лицензии.

О всех случаях самостоятельного или с привлечением третьей стороны выполнения на ВС работ, являющихся предметом договора, Заказчик должен немедленно информировать Исполнителя работ по договору.

2.4.2. Требовать от Исполнителя соблюдения плановых сроков выполнения работ по техническому обслуживанию ВС, если их изменение влечет за собой финансовые потери для Заказчика и не связано с форс-мажорными обстоятельствами (см. ниже).

2.5. В случае несоблюдения одной из сторон условий договора другая сторона имеет право на пересмотр договора или на его расторжение.

### 3. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ

В данном разделе отражаются особенности конструкции ВС,

их функциональных систем, наличие на борту дополнительного

специального оборудования и требования по его обслуживанию,

специфические условия эксплуатации ВС и т.п.

### 4. ОПЛАТА И ПОРЯДОК ВЗАИМОРАСЧЕТОВ

4.1. Общая сумма оплаты работ по договору и порядок взаиморасчетов определяются Положением о ценообразовании и взаиморасчетах по договорам с Заказчиками. Дополнения и изменения к Положению, действующему у Исполнителя на момент заключения договора, \_\_\_\_\_

(отсутствуют, согласованы)

4.2. Расчетные цены по отдельным видам работ и формам технического обслуживания ВС (по структуре цен, предусмотренной указанным в пункте 4.1 Положении), согласованные сторонами на момент заключения настоящего договора, представлены в приложении 6.

4.3. Корректировка расчетных цен производится по согласованию сторон один раз в квартал. В течение очередного квартала:

4.3.1. Исполнитель имеет право на компенсацию фактического превышения плановых затрат на выполнение работ по договору, обусловленного увеличением:

- стоимости запасных частей и комплектующих изделий авиационной техники;
- уровня оплаты труда в результате изменений, вносимых в законодательном порядке, при подписании новых тарифных соглашений и в других аналогичных случаях;
- других составляющих себестоимости, не зависящих от Исполнителя;

4.3.2. Заказчик имеет право на сокращение общей суммы оплаты при снижении объемов работ или уровня материальных затрат Исполнителя по сравнению с соответствующими составляющими расчетных цен.

При возникновении указанных обстоятельств Исполнитель информирует Заказчика



об ожидаемом увеличении (снижении) фактических затрат на ТО ВС и их причинах. Выполнение работ по договору может быть прекращено до поступления гарантийных обязательств по оплате Заказчиком рассматриваемых дополнительных затрат.

## 5. ГАРАНТИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

5.1. Исполнитель гарантирует Заказчику устранение отказов, неисправностей авиационной техники и других недостатков, возникших в результате неполного или некачественного исполнения обязательств по договору во внеочередном порядке и за свой счет.

Данное положение действует в том числе и после окончания срока действия договора, до проведения очередных плановых работ по техническому обслуживанию (или ремонту) соответствующих узлов, агрегатов и функциональных систем воздушных судов.

5.2. Заказчик гарантирует своевременную оплату работ по договору. Финансовые санкции за несоблюдение сроков оплаты определяются соответствующим разделом Положения, указанного в пункте 4.1.

5.3. Стороны гарантируют друг другу возмещение ущерба, возникшего по их вине, на основе норм действующего законодательства.

Перечень форс-мажорных обстоятельств, наличие которых является достаточным для отклонения финансовых претензий по выполнению условий договора, а также согласованные сроки их действия представлены в приложении 7.

5.4. Сведения о финансовых гарантах субъектов договора:

Заполняется при отсутствии у субъектов договора

достаточных финансовых и других ресурсов

обеспечивающих выполнение гарантийных обязательств.

## 6. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ В ДОГОВОР ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

6.1. Изменения и дополнения вносятся в договор по согласованию сторон в форме дополнительного соглашения.

6.2. Предложения каждого из субъектов договора по изменению его условий должны быть представлены другой стороне не позднее, чем за \_\_\_\_\_ дней до предлагаемого срока введения этих изменений. Для рассмотрения указанных предложений устанавливается срок не более \_\_\_\_\_ дней с момента их получения.

6.3. Дополнительное соглашение должно быть подписано не позднее чем за \_\_\_\_\_ дней до предполагаемого срока введения рассматриваемых изменений. В противном случае стороны обязаны принять совместное решение о продолжении действия договорных обязательств.

## 7. РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

7.1. Исполнитель \_\_\_\_\_  
(почтовый и телеграфный адреса, телефон и расчетный счет)

7.2. Заказчик \_\_\_\_\_  
(почтовый и телеграфный адреса, телефон и расчетный счет)

К договору прилагаются: \_\_\_\_\_

	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики  Процедура поддержания летной годности воздушного судна
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(приводится полный перечень приложений к договору)

От исполнителя

От заказчика

(подпись)

(подпись)

**Рекомендуемый состав приложений к договору категории Б  
на техническое обслуживание ВС**

1. Перечень ВС по бортовым номерам, дата и место выпуска, назначенный и межремонтный ресурсы и другие данные по ВС, являющимся объектами договора, а также по установленным на них авиадвигателям и комплектующим изделиям с ограниченным ресурсом.
2. Планируемые объемы работ по договору и требования к уровню характеристик использования и технического обслуживания воздушных судов.
3. Перечень регламентов технического обслуживания по типам воздушных судов, принимаемых для обслуживания в соответствии с договором.
4. Перечень дополнительных работ и услуг, предоставляемых Исполнителем в соответствии с условиями договора.
5. Перечень задач и функций по технической эксплуатации, воздушных судов, обеспечение которых остается за Заказчиком работ по договору.
6. Расчетные цены по видам работ и формам технического обслуживания воздушных судов (согласованные на момент, заключения договора).
7. Перечень форс-мажорных обстоятельств, наличие которых признается достаточным для отклонения сторонами финансовых претензий по выполнению условий договора, сроки их действия.

**ДОГОВОР**  
*на техническое обслуживание воздушных судов*

г. \_\_\_\_\_ «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
(Наименование Организации по ТО, авиапредприятия)  
именуемая(-ое) в дальнейшем Исполнитель (Подрядчик), в лице \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Должность, фамилия, имя, отчество руководителя)

действующего на основании \_\_\_\_\_, с одной стороны  
и \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Наименование авиапредприятия, организации)

именуемое(-ая) в дальнейшем Заказчик, в лице \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_, действующего на  
(Должность, фамилия, имя, отчество руководителя)  
основании \_\_\_\_\_, с другой стороны,  
заключили настоящий договор о нижеследующем.

**1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА**

1.1. Заказчик поручает (передает), а Исполнитель принимает на себя выполнение комплекса работ по продлению ресурса самолета \_\_\_\_\_

(тип ВС)

(бортовой номер)

при наработке \_\_\_\_\_ часов налета (посадок).

1.2. Настоящий договор заключен в соответствии с законодательством Кыргызской Республики

По классификации Договор относится к категории В.

1.3. В соответствии с настоящим договором в состав рассматриваемого комплекса работ входят:

- работы, подлежащие выполнению при наработке \_\_\_\_\_ часов налета (по действующей документации на данный вид ТО);
- техническое обслуживание по форме \_\_\_\_\_;
- замена комплектующих изделий, агрегатов и узлов, отработавших ресурс (срок службы) на момент выполнения работ;
- выполнение эксплуатационных и ремонтных бюллетеней промышленности по перечню Заказчика;
- ремонт интерьера, бытового оборудования, пассажирских кресел и т.п.;
- техническое обслуживание при хранении самолета.

1.4. Дополнительно к составу работ, выполняемых исполнителем в соответствии с пунктом 1.3 в рамках комплекса работ по продлению ресурса, Исполнитель обеспечивает выполнение работ (предоставление услуг) определенных перечнем Добавления 2.

1.5. Все работы, являющиеся предметом настоящего договора, выполняются

включая вопросы приемки-сдачи самолета, материально-технического обеспечения и т.п., определяются действующим у Исполнителя Положением об организации и обеспечении технического обслуживания воздушных судов по договорам с Заказчиками. Дополнения и изменения к Положению, действующему у Исполнителя на момент заключения договора,

(отсутствуют, согласованы)

1.7. Общие сроки действия договора:  
начало – «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
окончание – «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Конкретные сроки начала работ по договору определяются по согласованию сторон в порядке, установленном Положением об организации и обеспечении ТО ВС (см. пункт 1.6).

## 2. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ПРАВА СТОРОН

2.1. Исполнитель обязуется:

2.1.1. В полном объеме, своевременно и качественно выполнять работы по продлению ресурса самолета \_\_\_\_\_, совмещающую ними форму  
(тип) (бортовой номер)

регламента технического обслуживания, а также вспомогательные работы и все виды обеспечения, являющиеся в соответствии с разделом 1 предметом настоящего договора.

2.1.2. В случае выявления необходимости выполнения на самолете работ, не предусмотренных договором, в оперативном порядке представить Заказчику соответствующую информацию и предложения по обеспечению этих работ.

2.1.3. При выполнении работ по договору принимать необходимые меры (совместно с Заказчиком) по сокращению простоев самолета в связи с отсутствием необходимых комплектующих изделий, агрегатов, узлов и запасных частей.

2.1.4. В случае изменения собственных производственных планов в полной мере учитывать интересы Заказчика, согласовывая с ним данные изменения.

2.2. Заказчик обязуется:

2.2.1. Обеспечивать сдачу самолета Исполнителю для проведения работ по продлению ресурса в согласованные сроки либо своевременно информировать Исполнителя об изменении своих производственных планов, если эти изменения являются существенными для определения объемов и сроков проведения работ по договору.

2.2.2. Обеспечить в установленные сроки и в согласованном объеме свое участие в своевременной подготовке самолета к выполнению работ по продлению ресурса, включая предоставление Исполнителю необходимой информации о техническом состоянии самолета, организацию его предварительной дефектации, приобретение и поставку Исполнителю планируемых к замене комплектующих изделий по согласованному перечню и т.д.

2.2.3. При выполнении работ по договору принимать необходимые меры (совместно с Исполнителем) по сокращению простоев самолета в связи с отсутствием необходимых комплектующих изделий, агрегатов, узлов и запасных частей.

2.3. Исполнитель имеет право.

2.3.1. С учетом собственной производственной обстановки изменять плановые сроки поступления самолета на техническое обслуживание (в пределах установленных допусков по налету часов) с уведомлением об этом Заказчика не позднее, чем за \_\_\_\_ суток.

2.3.2. Не принимать воздушные суда на обслуживание при нарушении Заказчиком установленных требований к их эксплуатации или условий договора (включая информационное обеспечение работ, проведение предварительной дефектации, поставку комплектующих изделий и запасных частей, а также задержку в оплате работ по договору).

В указанных случаях все необходимые вопросы решаются по согласованию полномочных представителей сторон.

2.3.3. Передавать часть работ по договору третьей стороне (другой Организации по ТО, ремонтному заводу и др.) на основе дополнительного договора \_\_\_\_\_  
(по согласованию, без согласования)

с Заказчиком

Указанный дополнительный договор должен удовлетворять условиям, указанным в пункте 1.2.

2.4. Заказчик имеет право:

2.4.1. Осуществлять общий контроль за ходом выполнения работ на самолете, в том числе через своих официальных представителей. Персональный состав представителей и перечень их полномочий устанавливается приказом руководителя предприятия-Исполнителя по согласованию сторон.

2.4.2. Требовать от Исполнителя соблюдения плановых сроков выполнения работ по техническому обслуживанию ВС, если их изменение влечет за собой финансовые потери для Заказчика и не связано с форс-мажорными обстоятельствами (см. ниже).

2.4.3. Участвовать в выполнении "Программы испытаний самолета после выполнения работ по продлению ресурса при наработке \_\_\_\_\_ ч налета", утвержденной в установленном порядке

2.5. В случае несоблюдения одной из сторон условий договора другая сторона имеет право на пересмотр договора или на его расторжение.

### 3. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ

В данном разделе отражаются особенности конструкции ВС,

их функциональных систем, наличие на борту дополнительного

специального оборудования и требования по его обслуживанию,

специфические условия эксплуатации ВС и т.п., имеющие

значение при определении состава и объема работ по договору

### 4. ОПЛАТА И ПОРЯДОК ВЗАИМОРАСЧЕТОВ

4.1. Плановая стоимость договора определяется на основе сметной калькуляции, разрабатываемой Исполнителем с учетом состава планируемых к выполнению работ и результатов предварительной дефектации самолета, и оформляется сторонами в форме Соглашения о договорной цене (Добавление 3).

4.2. При направлении самолета Исполнителю для выполнения предусмотренного договором комплекса работ Заказчик обязан перечислить на расчетный счет Исполнителя аванс по договору в размере \_\_\_\_\_ % плановой стоимости работ (в соответствии с Соглашением о договорной цене).

4.3. Окончательный расчет производится не позднее \_\_\_\_\_ календарных дней

после завершения работ по договору и подписания приемо-сдаточного акта.

Сумма окончательного расчета определяется на основе плановой стоимости работ по договору с учетом объективных отклонении уровня фактических затрат от сметной калькуляции и размера аванса по договору. Указанная сумма отражается в приемо-сдаточном акте с приложением при необходимости соответствующих обосновывающих материалов (Протокола изменения договорной цены).

4.4. При определении суммы окончательного расчета:

а) Исполнитель имеет право на компенсацию фактического превышения плановых затрат на выполнение работ по договору, обусловленного увеличением:

- фактического объема работ по договору;
- стоимости запасных частей и комплектующих изделий авиационной техники, приобретаемых Исполнителем;
- уровня оплаты труда в результате изменений, вносимых в законодательном порядке, при подписании новых тарифных соглашений и в других аналогичных случаях;
- других составляющих себестоимости, не зависящих от Исполнителя;

б) Заказчик имеет право на уменьшение общей суммы оплаты при снижении объемов работ или уровня материальных затрат Исполнителя по сравнению с соответствующими составляющими сметной калькуляции;

При возникновении указанных обстоятельств Исполнитель информирует Заказчика об ожидаемом увеличении (снижении) фактических затрат по договору и об их причинах. Выполнение работ по договору может быть прекращено до поступления гарантийных обязательств по оплате Заказчиком рассматриваемых дополнительных затрат.

4.5. При окончательном расчете учитывается, также размер доплат (штрафов), предусмотренных Соглашением о договорной цене при сокращении (превышении) установленных сроков выполнения работ.

## 5. ГАРАНТИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

5.1. Исполнитель гарантирует Заказчику устранение во внеочередном порядке и за свой счет отказов, неисправностей авиационной техники и других недостатков, возникших в результате неполного или некачественного исполнения обязательств по договору.

Данное положение действует до проведения очередных плановых работ по техническому обслуживанию (или ремонту) соответствующих узлов, агрегатов и функциональных систем воздушных судов.

5.2. Заказчик гарантирует своевременную оплату работ по договору. За несоблюдение сроков, оплаты (установленных пунктом 4,2) Заказчик уплачивает Исполнителю штраф в размере \_\_\_\_% от суммы оплаты за каждый день просрочки.

5.3. Стороны гарантируют друг другу возмещение ущерба, возникшего по их вине, на основе норм действующего законодательства.

Перечень форс-мажорных обстоятельств, наличие которых является достаточным для отклонения финансовых претензий по выполнению условий договора, а также согласованные сроки их действия представлены в Добавлении 4.

5.4. Сведения о финансовых гарантах субъектов договора:

Заполняется при необходимости

## 6. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ В ДОГОВОР ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ

6.1. Изменения и дополнения вносятся в договор по согласованию сторон в форме дополнительного соглашения. Дополнительные работы, необходимость выполнения которых выявляется в процессе дефектации, не требуют корректировки договора, если не влекут за собой существенного изменения его условий.

6.2. Предложения каждого из субъектов договора по изменению его условий должны быть представлены другой стороне не позднее, чем за \_\_\_ дней до предлагаемого срока их реализации.

Для рассмотрения указанных предложений устанавливается срок не более \_\_\_ дней с момента их получения.

6.3. Дополнительное соглашение должно быть подписано не позднее чем за \_\_\_ дней до предполагаемого срока реализации рассматриваемых изменений. В противном случае стороны обязаны принять совместное решение о продолжении действия договорных обязательств.

## 7. РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

7.1. Исполнитель \_\_\_\_\_  
(почтовый и телеграфный адреса, телефон и расчетный счет)

7.2. Заказчик \_\_\_\_\_  
(почтовый и телеграфный адреса, телефон и расчетный счет)

К договору прилагаются: \_\_\_\_\_  
(приводится полный перечень приложений к договору)

От исполнителя

\_\_\_\_\_  
(подпись)

От заказчика

\_\_\_\_\_  
(подпись)

### *Рекомендуемый состав приложений к договору категории В на техническое обслуживание ВС*

1. Перечень действующей документации по техническому обслуживанию (регламенты ТО и изменения к ним, технологические указания, эксплуатационные и ремонтные бюллетени и т. п.), определяющей состав работ по договору, условия и технологию их выполнения.

2. Перечень дополнительных работ и услуг, предоставляемых Исполнителем в соответствии с условиями договора.

3. Соглашение о договорной цене на выполнение комплекса работ по продлению ресурса самолета, являющегося объектом договора.

4. Перечень форс-мажорных обстоятельств, наличие которых признается достаточным для отклонения сторонами финансовых претензий по выполнению условий договора, сроки их действия.

**ДОГОВОР**  
*на техническое обслуживание воздушных судов*

Г. \_\_\_\_\_ «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
(Наименование Организации по ТО, авиапредприятия)  
именуемая(-ое) в дальнейшем Исполнитель (Подрядчик), в лице \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(Должность, фамилия, имя, отчество руководителя)

действующего на основании \_\_\_\_\_, с одной стороны

и \_\_\_\_\_  
(Наименование авиапредприятия, организации)

именуемое(-ая) в дальнейшем Заказчик, в лице \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(Должность, фамилия, имя, отчество руководителя)  
основании \_\_\_\_\_, с другой стороны,

заключили настоящий договор о нижеследующем.

**1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА**

1.1. Заказчик поручает (передает), а Исполнитель принимает на себя выполнение работ по оперативному техническому обслуживанию

\_\_\_\_\_  
(типы ВС, являющиеся объектами работ по договору)  
при обеспечении полетов в аэропорту \_\_\_\_\_  
(наименование аэропорта)

1.2. Настоящий договор заключен в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

1.3. По классификации Договор относится к категории Г.

1.3. В соответствии с настоящим договором работы выполняются на всех типах ВС, осуществляющих регулярные полеты через аэропорт \_\_\_\_\_ и принадлежащих  
(наименование аэропорта)

эксплуатантам, с которыми у заказчика работ по настоящему договору заключены договоры (соглашения) о комплексном обеспечении рейсов.

1.4. Объем работ по настоящему договору и требования к уровню основных показателей его реализации определяются планами полетов (расписанием воздушного движения) и установленными качественными характеристиками его обеспечения (общее годовое количество рейсов по типам ВС сезонная и суточная неравномерность,



Добавлении 1.

1.5. Выполнение работ по настоящему договору производится в соответствии с действующими регламентами ТО, технологическими указаниями и другой эксплуатационной документацией по типам воздушных судов, с учетом изменений и дополнений к ним, как поступивших к моменту заключения договора, так и поступающих в процессе его действия.

Перечень регламентов ТО по типам воздушных судов, принимаемых для выполнения, представлен в Добавлении 2.

1.6. Разрешения на вылет ВС после технического обслуживания, включая вылет с неисправностями, входящими в перечни допустимых, оформляются Исполнителем. При обнаружении неисправностей, не входящих в перечни допустимых, решение о вылете принимается (должно быть санкционировано) руководством ИАС владельца ВС.

1.7. Оперативное взаимодействие сторон при осуществлении работ по договору в части определения очередности подготовки рейсов, использования спецавтотранспорта и т.п. осуществляется по согласованию сторон через производственно-диспетчерскую службу, аэропорта.

1.8. Вопросы формирования, использования возвратно-обменного фонда запасных частей и комплектующих изделий решаются аэропортом с привлечением ресурсов предприятий-авиаперевозчиков.

В случае использования запасных частей из фонда Исполнителя Заказчик возвращает соответствующее изделие в \_\_\_\_\_дневный срок.

1.9. Общие сроки действия договора:

Начало – «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

окончание – «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

## 2. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ПРАВА СТОРОН

2.1. Исполнитель обязуется:

2.1.1. В полном объеме, своевременно и качественно выполнять все работы по техническому обслуживанию воздушных судов при их подготовке к вылету.

2.1.2. Принимать необходимые меры (совместно с Заказчиком и владельцами ВС) по вводу в строй воздушных судов в случае их неисправности или повреждения.

2.2. Заказчик обязуется:

2.2.1. Своевременно предоставлять Исполнителю оперативную информацию об изменениях в расписании движения, в плане полетов и очередности подготовки рейсов.

2.2.2. Обеспечивать своевременную передачу Исполнителю получаемой с борта воздушных судов информации о неисправностях, обнаруженных в полете.

2.2.3. Своевременно предоставлять по заявкам исполнителя спецавтотранспорт, необходимый для проведения работ на ВС.

2.2.4. Обеспечивать своевременное (за счет эксплуатантов ВС) формирование и пополнение резервного фонда запасных частей и комплектующих изделий.

2.3. Исполнитель имеет право.

2.3.1. Не принимать воздушные суда на обслуживание при нарушении их владельцами установленных требований по эксплуатации АТ.

В указанных случаях все необходимые вопросы решаются по согласованию полномочных представителей сторон.

2.4. Заказчик имеет право:

2.4.1. Устанавливать в оперативном порядке очередность подготовки воздушных судов к вылету.

2.4.2. Контролировать соблюдение порядка технического обслуживания воздушных судов и обеспечение сроков выполнения работ.

2.5. В случае несоблюдения одной из сторон условий договора другая сторона имеет право на пересмотр договора или на его расторжение.

### **3. ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ**

В данном разделе отражаются особенности конструкции ВС,

их функциональных систем, специфические условия эксплуатации и пр.

### **4. ОПЛАТА И ПОРЯДОК ВЗАИМОРАСЧЕТОВ**

4.1. Расчетные цены на выполняемые виды работ по типам ВС, согласованные сторонами на момент заключения настоящего договора, представлены в приложении 3.

4.2. Корректировка расчетных цен производится по согласованию сторон не чаще одного раза в квартал.

В течение очередного календарного периода Исполнитель имеет право на компенсацию Заказчиком фактического превышения затрат на выполнение работ по договору, обусловленных увеличением:

- уровня оплаты труда в результате изменений, вносимых в законодательном порядке, при подписании новых тарифных соглашений и в других аналогичных случаях;
- других составляющих затрат, не зависящих от Исполнителя.

При возникновении указанных обстоятельств Исполнитель немедленно информирует Заказчика об ожидаемом увеличении фактических затрат. Выполнение работ по договору может быть приостановлено до подтверждения Заказчиком оплаты дополнительных затрат.

4.3. Оплата работ производится \_\_\_\_\_  
(срок и форма оплаты)

### **5. ГАРАНТИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН**

5.1. Исполнитель гарантирует полное и качественное выполнение работ по подготовке к полету воздушных судов, являющихся объектом договора, включая устранение отказов и неисправностей авиационной техники.

5.2. Заказчик гарантирует своевременную оплату работ по договору.

5.3. Стороны гарантируют друг другу возмещение ущерба, возникшего по их вине, на основе норм действующего законодательства.

Перечень форс-мажорных обстоятельств, наличие которых является достаточным для отклонения финансовых претензий по выполнению условий договора, а также согласованные сроки их действия представлены в приложении 4.

5.4. Сведения о финансовых гарантиях субъектов договора:

Заполняется при отсутствии у субъектов договора

достаточных финансовых и других ресурсов.

### **6. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ В ДОГОВОР ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ**

6.1. Изменения и дополнения вносятся в договор по согласованию сторон в форме дополнительного соглашения.

6.2. Предложения каждого из субъектов договора по изменению его условий должны быть представлены другой стороне не позднее, чем за \_\_\_ дней до предлагаемого срока введения этих изменений.

Для рассмотрения указанных предложений устанавливается срок не более \_\_\_ дней с момента их получения.

6.3. Дополнительное соглашение должно быть подписано не позднее чем за \_\_\_ дней до предполагаемого срока введения рассматриваемых изменений. В противном случае стороны обязаны принять совместное решение о продолжении действия договорных обязательств.

## 7. РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

7.1. Исполнитель \_\_\_\_\_  
(почтовый и телеграфный адреса, телефон и расчетный счет)

7.2. Заказчик \_\_\_\_\_  
(почтовый и телеграфный адреса, телефон и расчетный счет)

К договору прилагаются: \_\_\_\_\_  
(приводится полный перечень приложений к договору)

От исполнителя

(подпись)

От заказчика

(подпись)

### *Рекомендуемый состав приложений к договору категории Г на техническое обслуживание ВС*

1. Планируемые объемы работ по договору и характеристики использования воздушных судов по типам.
2. Перечень регламентов технического обслуживания по типам воздушных судов, принимаемых для обслуживания в соответствии с договором.
3. Расчетные цены на виды работ по типам воздушных судов, согласованные на момент заключения договора.
4. Перечень форс-мажорных обстоятельств, наличие которых признается достаточным для отклонения сторонами претензий по повышению условий договора, сроки их действия.

## КОНТОЛЬНАЯ КАРТА

Оценка договора технического обслуживания  
воздушных судов

Номер контрольной карты:	Наименование эксплуатанта:	ФИО инспектора:	Область проверки инспектора:
Месторасположение:	Дата (год/месяц/день):		
Цель проверки			

1. Предмет договора				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
1.1	Отражает ли название договора суть самого договора?			
2. Реквизиты сторон				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
2.1	Соответствие записанных реквизитов (Ф.И.О. руководителя; юридический адрес; на основании какого подтверждающего документа осуществляет свою деятельность юридическое лицо) истинным?			
3. Обязанности сторон				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
3.1	Прописаны ли обязанности Исполнителя и возможность отказа от выполнения работ в случаях, если производственная ситуация угрожает жизни или здоровью персонала?			
4. Стандарт выполнения работ и заключение договоров субподряда				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
4.1.	Наличие в договоре статьи, определяющей соответствующие правила и стандарты по которым будет выполняться ТО.			
4.2.	Определяется ли порядок заключения Исполнителем субподрядов, с обязательным доступом Заказчика ко всей информации, имеющей отношение к выполнению работ на его ВС.			
4.3.	Наличие статьи определяющей перечень технической документации и порядок ее заполнения Заказчиком и Исполнителем.			
4.4.	Перечень документации на которую должна быть оформлена подписка и ревизия. Определен ответственный за поддержание подписки.			
5. Ответственность сторон				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	

5.1.	Наличие в договоре статей, подробно описывающих ответственность Сторон.			
<b>6. Форс-Мажорные Обстоятельства</b>				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
6.1	Прописаны случаи освобождения от ответственности любой из сторон, при возникновении форс-мажорных обстоятельств.			
<b>7. Стоимость работ и порядок расчетов</b>				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
7.1	Описаны порядок, сроки и способы оплаты.			
<b>8. Урегулирование споров</b>				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
8.1	Указаны юридические способы и сроки разрешения споров. Указана Юрисдикция Страны, под рассмотрение которой будут подпадать возникающие споры.			
<b>9. Начало и окончание действия договора.</b>				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
9.1	Указана дата вступления в Силу Договора и его продолжительность.			
9.2	Указаны случаи и сроки, позволяющие любой из сторон прекратить действие Договора.			
9.3	Указано количество экземпляров Договора и местонахождение каждого из них.			
<b>10. Приложения</b>				
№	Элементы/вопросы	Оценка (указать «+»)		Подпись инспектора
		Нет	Да	
10.1	Определены имена и должности лиц, ответственных на подписание Договора.			
<b>Примечания</b>				

<b>Соответствует</b>	<b>Не соответствует</b>	<b>Подпись и ФИО инспектора</b>	<b>Ознакомлен: Подпись и ФИО руководителя отдела Органа</b>
△	△		

Государственное агентство гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики

Процедура выдачи разрешения на бортовые радиостанции, используемые  
на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики

Приложение №3  
к приказу Государственного агентства  
гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от « 05 » сентябрь 2023 года № 706



**ПОРЯДОК**  
**выдачи разрешений на бортовые радиостанции, используемые**  
**на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики**

Бишкек-2023

<p>Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики</p> <p>Процедура выдачи разрешения на бортовые радиостанции, используемые на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1. Содержание

1	Содержание	2
2	Перечень изданий/запись ревизий	3
3	Список действующих страниц	4
4	Определения	5
5	Аббревиатура / Сокращения	6
6	Общие положения	7-8
7	Порядок подачи заявлений на выдачу разрешений	8-9
8	Порядок рассмотрения заявлений и выдача разрешений	9
9	Приложение №1 образец разрешения на бортовые радиостанции	10
10	Приложение № 2 Спецификация воздушного судна (форма AS)	11-13







#### 4. Определения

При использовании в настоящих процедурах терминов они имеют приведенные ниже значения.

**Воздушное судно (ВС) (Aircraft)** - Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

**Программа технического обслуживания (Maintenance programme)** - Документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех ВС, которых он касается.

**Ремонт (Repair)** - Восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

**Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию (Maintenance organization's procedures manual)** - 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 (Operator's maintenance control manual)** - Документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта.

атмосферу.

**Техническое обслуживание (Maintenance)** - Проведение работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

## 5. Аббревиатура /Сокращения

При использовании в настоящем руководстве сокращений и аббревиатур они имеют следующие значения.

ОГА	Орган гражданской авиации Кыргызской Республики (Civil aviation authority)
ТО	Техническое обслуживание
АТ	Авиационная техника
ОПЛГ	Отдел поддержания летной годности
ВС	Воздушное судно
ТО и Р	Техническое обслуживание и ремонт

## 6. Общие положения

1. Порядок выдачи разрешений на установку и использование бортовых радиостанций на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики (далее - Порядок) разработан во исполнение требований Воздушного Кодекса Кыргызской Республики, Авиационных правил (АПКР-6, АПКР-10) Кыргызской Республики и положениями Статьи 30 Чикагской Конвенции о Международной гражданской авиации.

2. Порядок определяет основные требования, процедуры и условия выдачи (выдачи нового, отказа в выдаче, аннулирования) разрешений на использование бортовых авиационных радиосредств, представляющих собой устройство, или систему радиоэлектронных приборов, предназначенных для обеспечения двухсторонней радиосвязи экипажа (пилота) воздушного судна с наземными пунктами управления или экипажами других воздушных судов, приема и передачи дополнительной информации в диапазоне частот авиационной электросвязи в целях обеспечения выполнения полета и управления воздушным движением (далее - бортовых радиостанций), установленных на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики (далее - Разрешение), и является обязательным для исполнения уполномоченными органами в области гражданской авиации, а также юридическими и физическими лицами, эксплуатирующими гражданские воздушные суда.

3. Разрешение выдается ОГА юридическому или физическому лицу, являющемуся эксплуатантом гражданского воздушного судна или владельцем легкого либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения (далее - Заявитель).

4. Разрешение выдается на бортовые радиостанции гражданских воздушных судов, имеющих сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) и зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики, либо в реестре другого государства при условии наличия соглашения между Кыргызской Республикой и государством регистрации, предусматривающего передачу полномочий на выдачу такого Разрешения.

5. Разрешение является обязательным документом, находящимся на борту воздушного судна.

Эксплуатация бортовых радиостанций, не внесенных в Разрешение, на гражданском воздушном судне не допускается.

6. Срок действия Разрешения ограничивается сроком регистрации воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики, либо сроком действия полномочий согласно соглашения, указанного в пункте 4 настоящего Порядка.

7. Выдача нового Разрешения производится ОГА в следующих случаях:

- при изменении состава или типа бортовых радиостанций;
- при порче, износе или утере Разрешения;

8. В случае изменения состава и типа бортовых радиостанций держатель Разрешения в течение пяти рабочих дней подает в ОГА заявку для выдачи нового Разрешения.

9. Разрешение аннулируется при исключении воздушного судна из Государственного реестра гражданских воздушных судов Кыргызской Республики.

10. Бланки Разрешений относятся к защищенной полиграфической продукции уровня «В» и изготавливаются типографским способом согласно образцу (приложение № 1 к настоящему Порядку).

Разрешение содержит подстрочный перевод названий на английский язык согласно пункту 7.2 Приложения 7 к Конвенции о международной гражданской авиации от 07.12.1944.

### **7. Порядок подачи заявлений на выдачу разрешений**

11. Для получения Разрешения заявитель представляет в ОГА следующие документы:

а) Форму AS (Приложение 2), заполняемую при регистрации воздушного судна, содержащее следующие сведения:

- государственный и регистрационный знаки воздушного судна, тип воздушного судна, его серийный или идентификационный номер, в случае, если имеется указанный номер, тип и количество установленных бортовых радиосредств, их основные характеристики (диапазон частот, сетка частот, выходная мощность);

б) сведения о владельце воздушного судна:

- для юридического лица - полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование юридического лица, его юридический адрес, государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица и номер документа, подтверждающего факт внесения записи о юридическом лице в единый государственный реестр юридических лиц; для физического лица - фамилия, имя и отчество физического лица, адрес его места жительства, данные документа, удостоверяющего личность физического лица;

- фактический (почтовый) адрес;

- контактные телефоны, факс, адрес электронной почты заявителя;

- копию сертификата летной годности воздушного судна (удостоверения о годности к полетам);

- копию листов эксплуатационной документации (формуляра) воздушного судна с отметками об установке соответствующих бортовых радиостанций.

Документы для регистрации представляются заявителем при личном обращении в ОГА, либо направляются по почте.

При направлении документов по почте подпись заявителя на заявлении заверяется в установленном порядке.

Не допускается требовать от заявителя представления документов, не

предусмотренных настоящим Порядком.

12. В ОГА заявление регистрируется в день поступления в журнале регистрации заявлений и выдачи разрешений.

ОГА предоставляет сведения о дате приема заявления и его регистрационном номере в случае обращения заявителя.

#### **8.орядок рассмотрения заявлений и выдачи разрешений**

13. ОГА проверяется правильность заполнения заявления, полнота представленных сведений и в течение одного рабочего дня принимается одно из следующих решений:

1) возврат заявления заявителю, если оно содержит неполную информацию;

2) прием заявления к рассмотрению;

ОГА предоставляет сведения о принятом по заявлению решении в случае обращения заявителя или его представителя.

14. При рассмотрении представленных документов ОГА в течение пяти рабочих дней со дня регистрации заявления проводится проверка соответствия заявленных сведений о бортовых радиосредствах, указанным в копиях листов эксплуатационной документации (формуляра) воздушного судна.

15. Разрешение оформляется ОГА в течение одного рабочего дня после принятия решения о его выдаче.

Разрешение оформляется в одном экземпляре, который в трехдневный срок направляется (вручается) заявителю либо его доверенному лицу.

Копия такого разрешения, а также документы, поданные заявителем согласно п. 13 Порядка, хранятся в ОГА в течение трех лет после окончания срока действия (аннулировании) Разрешения, после чего уничтожаются в установленном порядке.

16. Основанием для отказа в выдаче разрешения является выявление несоответствия заявленных сведений о бортовых радиостанциях сведениям, указанным в эксплуатационной документации (формуляре) воздушного судна, либо заявлению на выдачу Разрешения.

В случае отказа в выдаче Разрешения ОГА сообщает об этом заявителю с изложением причины отказа.

17. ОГА ведет реестр выданных Разрешений, в котором содержатся следующие сведения:

- а) наименование органа, выдавшего разрешение;
- б) сведения о воздушном судне;
- в) сведения о бортовых радиосредствах, установленных на воздушном судне;
- г) дата выдачи разрешения;
- д) номер разрешения

Государственное агентство гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики

Процедура выдачи разрешения на бортовые радиостанции, используемые  
на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики

Приложение №1

ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ  
КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ



STATE CIVIL AVIATION AGENCY  
UNDER THE CABINET OF  
MINISTERS OF THE KYRGYZ  
REPUBLIC

**РАЗРЕШЕНИЕ НА БОРТОВЫЕ РАДИОСТАНЦИИ**  
**RADIO STATION LICENSE**  
**№ XXXX**

<b>1. Государство регистрации / State of registry:</b> Кыргызская Республика Kyrgyz Republic		<b>3. Изготовитель ВС, дата выпуска / Manufacturer, date of manufacture:</b> Авиационный завод, Сиэтл, США Aviation plant, Seattle, USA		<b>4. Тип ВС / A/C Type:</b>	
<b>2. Регистрационный №/ Registration marks:</b>				<b>5. Серийный № / MSN:</b>	
<b>6. Бортовые радиостанции On board radio stations</b>	<b>Модель Model</b>	<b>Кол-во Quantity</b>	<b>Мощность Power (Watt)</b>	<b>Диапазон частот Frequency Bands (MHz)</b>	
УКВ (8.33 КГц) VHF (8.33 kHz)					
КВ HF					
<b>7. Данное Разрешение на установку и использование радиостанций воздушного судна выдано в соответствии с Воздушным Кодексом Кыргызской Республики и положениями Статьи 30 Чикагской Конвенции о Международной гражданской авиации.</b> <i>This Authorization for installation and usage of aircraft radio station is issued in accordance with Air Code of Kyrgyz Republic and provisions of Article 30 of Chicago Convention on International Civil Aviation.</i>					
<b>Дата выдачи Date of issue:</b>	<b>Имя / Name:</b>  <b>Должность / Position:</b> Заведующий отдела поддержания лётной годности / Head of Airworthiness Division  <b>Подпись / Signature:</b>  <b>М.П. / Stamp</b>				

Государственное агентство гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики

Процедура выдачи разрешения на бортовые радиостанции, используемые  
на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики

Приложение 2

Form AS

Спецификация воздушного судна  
Aircraft specification

Заполните нижеприведенную форму в соответствии с техническими данными и существующим на воздушном судне оборудовании. При отсутствии необходимой информации своевременная выдача Сертификатов будет задержана.

Fill in the form provided below in accordance with data and current equipment installed on the board of the Aircraft. Unless the Form is fully completed Certificate issue of the aircraft will be delayed.

Заявка для: Application for:	<input type="checkbox"/> Регистрация ВС A/C registration	<input type="checkbox"/> Продление летной годности ВС A/C Airworthiness prolonging	<input type="checkbox"/> Включение в специальные положения к Свидетельству эксплуатанта Including in SOP of AOC
<input type="checkbox"/> Другое / Other			

Часть А / Part A

Тип ВС A/C Type		Регистрационные знаки Current registration number		MAX взлетная масса (кг) MTOW (kg)	
Заводской номер MSN		Изготовитель ВС A/C manufacturer		MAX посадочный вес (кг) MAX Landing Weight (kg)	
Дата изготовления Date of Manufacture		Вес конструкции A/C basic weight		Пред. Передняя центровка Front balance (%)	
Бывшие регистрац. знаки Former registration number		САХ (%) МАС (%)		Пред. Задняя центровка Rare balance (%)	
MAX кол-во пасс. Кресел MAX payload PAX		MAX кол-во груза (кг) MAX payload cargo (kg)		<input type="checkbox"/> перегонка ferry flight	
Классификация ВС A/C classification	<input type="checkbox"/> сухопутный land	<input type="checkbox"/> морской marine	<input type="checkbox"/> вертолет helicopter	<input type="checkbox"/> амфибия amphibian	<input type="checkbox"/> другой other
Категория ВС A/C category	<input type="checkbox"/> пассажирски passenger	<input type="checkbox"/> конвертируемый convertible	<input type="checkbox"/> грузовой cargo	<input type="checkbox"/> спецприменение special use	<input type="checkbox"/> другой other
Тип двигателя и производитель Type of engine and manufacturer		Заводской номер двигателя MSN of engine	1 2 3 4	Заводской номер винта MSN of propeller	1 2 3 4
Классификация двигателей Engine classification	<input type="checkbox"/> поршневой piston	турбовентиляторны <input type="checkbox"/> й turbo fan	турбовин <input type="checkbox"/> товой turbo prop	<input type="checkbox"/> турбореактивный turbojet	<input type="checkbox"/> другой other
Оборудование ВС A/C equipment	<input type="checkbox"/> EGPWS	<input type="checkbox"/> TCAS	<input type="checkbox"/> ELT	<input type="checkbox"/> 8,33 kHz	<input type="checkbox"/> mode S
Допуск к полетам Flight performance	<input type="checkbox"/> RVSM	<input type="checkbox"/> BRNAV (RNP)	<input type="checkbox"/> TRACK	<input type="checkbox"/> Опасные грузы Dangerous Goods	<input type="checkbox"/> CAT



Государственное агентство гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики

Процедура выдачи разрешения на бортовые радиостанции, используемые  
на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики

Часть B / Part B

Радио оборудование Radio equipment	Модель Model	Количество Quantity	Мощность Power (Watt)	Вид излучения Type of emission	Спектр частот Frequency Bands or Assigned Frequencies
УКВ радиостанция VHF transmitter					
УКВ радиостанция (8.33 КГц) VHF Comm. (8.33 kHz)					
КВ радиостанция HF transmitter					
УКВ аварийная радиостанция VHF Survival Craft Transmitter					
Аварийный приводной передатчик Emergency Locator Transmitter (ELT)					
Самолетный ответчик Transponder					
Дальномерное оборудование Distance measuring equipment (DME)					
Радиовысотомер Radio altimeter					
Оборудование селективного вызова SELCAL equipment					
Бортовой радиолокатор Weather Radar					

Часть C / Part C

Собственник ВС / A/C Owner	
Почтовый адрес / Post address	
Телефон / Phone	
Факс / FAX	
E-mail	
Ответственное лицо (ФИО, должность) Person in Charge (name, position)	

Часть D / Part D

Эксплуатант ВС / A/C Operator	
Почтовый адрес / Post address	
Телефон / Phone	
Факс / FAX	
E-mail	
Ответственное лицо (ФИО, должность)	

Государственное агентство гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики

Процедура выдачи разрешения на бортовые радиостанции, используемые  
на гражданских воздушных судах Кыргызской Республики

Responsible Person (name, position)	
Дата и номер Договора об аренде (совместной эксплуатации, др.) ВС и наименование Арендодателя Lessor's name , date and number of Agreement (Lease, Cooperation, etc)	

Часть Е / Part E (заполняется при снятии с Реестра / to be filled in case of deregistration)

Страна вывоза / State of export	
---------------------------------	--

Примечание: Ответственное лицо – Руководитель, Технический Директор или менеджер (Директор) по  
качеству ТО.

Note: Responsible Person – CEO, Technical Director or Quality Manager of the maintenance.

Я подтверждаю о достоверности приведенных выше данных  
I confirm accuracy of the above – stated data

Должность, ФИО и подпись ответственного лица \_\_\_\_\_  
Position, name and signature of Responsible Person

\_\_\_\_\_ « \_\_\_\_ » 20 \_\_\_\_ г

МП  
Seal

	<p>Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики</p> <p>Методические рекомендации по организации разработки Программы контроля надежности авиационной техники</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Приложение №4  
к приказу Государственного агентства  
гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от «05» «сентября» 2023 года № 706



**Методические рекомендации по  
организации разработки Программы  
контроля надежности авиационной техники**

Бишкек -2023

<p>Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики</p> <p>Методические рекомендации по организации разработки Программы контроля надежности авиационной техники</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1 Содержание

1	Содержание	2
2	Перечень изданий/запись ревизий	3
3	Список действующих страниц	4
4	Определения	5-6
5	Аббревиатура / Сокращения	6
6	Введение	7-8
7	Критерии программ контроля уровня надёжности	8-9
8	Организационная структура	9-10
9	Система сбора данных	10
10	Анализ и предоставление данных	10-11
11	Контрольный уровень надёжности	11-12
12	Установление первоначальных контрольных уровней	12-15
13	Установление контрольных уровней по статистике (с контрольными значениями)	15-16
14	Установление контрольных уровней с использованием других видов анализа (без контрольных значений)	16-17
15	Программы ТО и Р при эксплуатации по техническому состоянию	17-18
16	Контроль по соотношению возраст/надёжность	18-21
17	Управление изменениями обязательных сроков	21-22
18	Изменение периодичности и требований к ТО	22-23
19	Утверждение программ	23-25



### 3 Список действующих страниц

Номер страницы	Номер редакции	Номер реvisions	Номер страницы	Номер редакции	Номер реvisions
1	2	0			
2	2	0			
3	2	0			
4	2	0			
5	2	0			
6	2	0			
7	3	0			
8	2	0			
9	2	0			
10	2	0			
11	2	0			
12	2	0			
13	2	0			
14	2	0			
15	2	0			
16	2	0			
17	2	0			
18	2	0			
19	2	0			
20	2	0			
21	2	0			
22	2	0			
24	2	0			
25	2	0			

## 4 Определения

При использовании в настоящих процедурах терминов они имеют приведенные ниже значения.

**Воздушное судно (ВС) (Aircraft)** - Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

**Директива по летной годности (Airworthiness Directive)** - 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. Директива по летной годности является наиболее общей формой представления обязательной информации о поддержании летной годности, упоминаемой в Приложении 8.

**Программа технического обслуживания (Maintenance programme)** - Документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех ВС, которых он касается.

**Ремонт (Repair)** - Восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

**Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию (Maintenance organization's procedures manual)** - 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 (Operator's maintenance control manual)** - Документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта.

**Техническое обслуживание (Maintenance)** - Проведение работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

## 5 Аббревиатура /Сокращения

При использовании в настоящем руководстве сокращений и аббревиатур они имеют следующие значения.

ОГА	Орган гражданской авиации (Civil aviation authority)
ТО	Техническое обслуживание
КУН	Контроль уровня надежности
MRB	Совет по вопросам технического обслуживания (Maintenance review board)
MPD	Руководство по планированию ТО (Maintenance Planning Document)
АТ	Авиационная техника
ОПЛГ	Отдел поддержания летной годности
КВР	Контрольно-восстановительный ремонт
ВС	Воздушное судно
TSO	Наработка после последнего планового вида КВР (Time since overhaul)
ТО и Р	Техническое обслуживание и ремонт
CMR	Сертификационные требования к техническому обслуживанию (Certification maintenance requirements)
ALI	Ограничения летной годности (Airworthiness limitation items)
TSN	Наработка с начала эксплуатации (Time since new)



## 6 ВВЕДЕНИЕ

6.1. Данные Методические рекомендации разработаны в соответствии с Руководством по летной годности Doc.9760 «Руководство по летной годности».

6.2. Для обеспечения поддержания летной годности ВС Орган гражданской авиации Кыргызской Республики (Орган ГА) может потребовать от эксплуатанта разработки программы контроля уровня надежности (КУН), увязанной с программой технического обслуживания (ТО). В частности, это программа может потребоваться в следующих случаях:

- а) программа ТО ВС основана на логике MSG-3; или
- б) программа ТО ВС включает агрегаты, эксплуатируемые по состоянию; или
- с) программа ТО ВС не содержит ограничений по срокам плановых КВР для всех агрегатов важных систем; или
- д) если это прописано в MPD изготовителя или в отчете MRB (Совет по вопросам ТО).

Примечание 1. Для целей данного п. 1.2. с) «важная система» - это система, отказ которой может угрожать безопасной эксплуатации ВС.

Примечание 2. Несмотря на положения п. 1.2, эксплуатант, от которого не требуется разработка программы КУН, может, тем не менее, разработать свою программу мониторинга надежности, если она может быть полезной в плане ТО.

Примечание 3. В настоящее время для целей формирования программы ТО используются две основные методики проведения анализа ТО:

- 1) MSG-2 для выбора методов эксплуатации, т.е. «техническая эксплуатация по ресурсу» (ТЭР), «техническая эксплуатация до предотказного состояния» (ТЭП) и «техническая эксплуатация до отказа» (ТЭО);
- 2) MSG-3 для выбора работ по ТО, т.е. смазка и технологическое обслуживание, визуальный осмотр или проверка работоспособности, детальный осмотр или проверка исправности, восстановление и списание.

6.3. Программа КУН нужна для того, чтобы убедиться в эффективности работ, включенных в программу ТО, и в правильном выборе периодичности их регулярного выполнения. Таким образом программа КУН может привести к оптимизации периодичности работы по ТО, а также к добавлению или исключению работы по ТО. В этом отношении программа КУН предоставляет соответствующие методы для мониторинга эффективности программы ТО.

6.4. Программы КУН создаются в качестве дополнения к общей программе эксплуатанта по поддержанию ВС в состоянии летной годности. В настоящее время в эксплуатации существует ряд программ КУН, в которых используются новые более эффективные методы управления ТО. Хотя построение и методика применения программ несколько различаются, основные цели всех программ совпадают – это выявление, оценка и принятие мер в отношении значимых признаков ухудшения характеристик до возникновения неисправности или отказа, с тем чтобы установить в МСМ (Руководство по регулированию ТО) требования к ТО и контролировать их соблюдение.

6.5. Стандарты характеристик надёжности АТ (т.е. контрольные уровни) устанавливаются на основе статистических исследований опыта эксплуатации совместно с применением экспертных технических оценок. Эти стандарты используются для определения тенденций или моделей неисправностей или отказов, имевших место в период действия программы. Хотя в программах КУН имеются различия, все они должны служить средством для измерения, оценки и улучшения прогнозов. Эта программа должна включать следующие элементы:

- организационную структуру;
- систему сбора данных;
- метод анализа и предоставления данных;
- процедуры установления стандартов для характеристик или контрольных уровней;
- процедуры внесения изменений в программу;
- процедуры контроля за сроками;
- раздел, содержащий определения терминов, используемых в программе.

6.6. В принятых эксплуатантами программах КУН должны быть отражены их конкретные потребности в отношении общей стратегии эксплуатации и практики регистрации данных. Объём сбора и обработки статистических данных, необходимых для работы программы, всецело зависит от характера конкретной программы. В зависимости от масштабов деятельности эксплуатанта и других факторов программы могут быть простыми или сложными. Любой эксплуатант может разработать программу КУН при технической эксплуатации, отвечающую их конкретным потребностям.

## **7. КРИТЕРИИ ПРОГРАММ КОНТРОЛЯ УРОВНЯ НАДЁЖНОСТИ**

7.1. Понятие «надёжный» имеет широкий смысл и означает «устойчивый» или «стабильный», при использовании в авиации, данный

термин применяется к устойчивости и стабильности оцениваемой системы ВС или ее составной части. Система или агрегат считаются «надежными», если их функционирование подчиняется ожидаемому закону поведения, и «ненадежными», если это отклоняется от этого закона. Эти ожидания в значительной мере зависят от того, как спроектировано и эксплуатируется оборудование.

7.2. В программах КУН должны описываться методы, используемые для определения эксплуатационных характеристик и предварительного расчёта прогнозируемого остаточного ресурса компонента с целью проведения восстановительных работ по ТО до возникновения отказа или выхода эксплуатационных характеристик на неприемлемый уровень. Программы КУН в первую очередь используются для управления ТО путём установления уровней эксплуатационных характеристик для каждого отдельного типа блока и/или системы или для их классов. В целом использование программ КУН зависит от сбора данных, которые могут быть проанализированы в сравнении с ранее установленными в программе контрольными уровнями.

7.3. Программа КУН должна включать средства, обеспечивающие на практике достижение прогнозируемого уровня надёжности. В общей программе могут отсутствовать подробности, необходимые для удовлетворения этого требования. При этом не имеется в виду, что в одну программу должна быть включена вся указанная ниже информация, поскольку политика в области эксплуатации и практика использования программы у каждого эксплуатанта различны. Однако приведённая ниже информация может быть использована для конкретных нужд как сложной, так и простой программы КУН.

## 8. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА

Программа должна содержать схему организации работ, включающую:

а) процедуру взаимодействия между основными организационными блоками;

б) перечень (по должностям) участников организации работ, ответственных за управление программой; должны быть ясно определены подразделения, несущие ответственность за внесение изменений в Руководство по управлению ТО и в программы ТО;

с) заявление о распределении и иерархии полномочий и ответственности; в программе должна быть указана организация, несущая перед руководством ответственность в отношении контроля уровня надежности; указываются и полномочия, делегированные таким организациям, с тем чтобы они

проводили принятую политику и обеспечивали принятие необходимых мер по результатам контроля и корректирующих действий;

d) процедуру подготовки, утверждения и внесения изменений в программу;

e) описание состава совета или комитета по надежности и соответственно частоты их заседаний с участием начальника/инспектора отдела поддержания летной годности (ОПЛГ) Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики (Орган гражданской авиации).

## 9. СИСТЕМА СБОРА ДАННЫХ

Данные должны быть точными и достоверными, что важно для сохранения высокого уровня доверия к любому сделанному на их основе заключению. Они должны собираться по изделиям, работающим в условиях эксплуатации, и быть прямо связаны с установленным контрольным уровнем характеристик. Типичные источники информации это: неплановые замены, подтвержденные отказы, замечания экипажа, выборочные проверки, результаты цеховой дефектации, результаты проверок на стенде и отчеты SDR (информация об эксплуатационных недостатках), сведения об отменах и задержках вылета, а также другие источники, которые эксплуатант сочтет подходящими. Данные должны собираться с определенной периодичностью и их должны быть достаточными для надлежащего анализа.

## 10. АНАЛИЗ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ДАННЫХ

10.1 Отчётность и представление данных являются источником систематического и своевременного получения информации, необходимой для устранения существующих недостатков. Отчётность сама по себе не является конечной целью, она скорее, является необходимым звеном в цепи действий, ведущих к усовершенствованию системы. Данные о надёжности обобщаются в первую очередь, для использования в различных прогнозах и оценках. Среди них можно указать оценки частоты отказов составных частей и агрегатов, эксплуатационной и ремонтной технологичности. В качестве необходимого условия для определения эффективных корректирующих действий часто требуется проведение анализа первопричины отказа. Анализ данных – это процесс оценки сведений о механических характеристиках для выявления характеристик, указывающих на необходимость уточнения программы, изменения практики ТО, усовершенствования аппаратных средств и оборудования. Первым шагом анализа является сравнение или измерение параметров относительно приемлемого уровня характеристик. В качестве стандарта могут быть приняты скользящее среднее, таблицы

частоты замен за прошедшие периоды, графики, схемы или иные приемлемые способы установления норм.

10.2 Из указанных данных можно извлечь практически любую необходимую информацию при условии их получения на плановой и организованной основе с последующей их тщательной регистрацией и обработкой. Необходимо также правильно понимать используемые методы анализа. Программа должна предусматривать наличие информации, необходимой для правильной оценки графических представлений данных, положенных в основу программы.

## 11 . КОНТРОЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ НАДЕЖНОСТИ

11.1. Каждая программа КУН должна включать стандарт характеристик надёжности (контрольный уровень надёжности), выраженный в математических терминах. Этот стандарт становится контрольной точкой для определения максимальной допустимой ненадёжности. Таким образом, положительной тенденцией к изменению надёжности можно считать результаты измерений, соответствующие стандарту характеристик (КУН) или дающие меньшие значения. И наоборот, тенденция изменения надёжности, дающая результаты измерений большие значения по сравнению с указанным стандартом, считается неудовлетворительной и требует принятия каких-либо мер по результатам контроля и корректирующих действий.

11.2. Стандарт характеристик (КУН) может быть выражен через число отказов системы или агрегата на: 1000 часов налёта ВС, определённое число посадок, эксплуатационных циклов, задержек вылета или через количество других событий, данные о которых получены в условиях эксплуатации. В ряде случаев могут использоваться оценки по верхней и нижней границам их диапазона. Он называется доверительным интервалом надёжности и является стандартом, с помощью которого можно толковать или объяснять работу оборудования.

11.3. В случае превышения контрольного уровня (стандарта) надёжности программа должна предусматривать проведение активного исследования, на основе которого принимаются приемлемые корректирующие меры.

11.4. В программу должны включаться описание видов действий, принимаемых сообразно обстоятельствам на основе данных о динамике изменения и уровне надёжности. Это главный элемент управления ТО на основе КУН. Данный элемент связывает опыт эксплуатации с требованиями к управлению ТО. Должны быть описаны статические методы, используемые

при оценке надежности, на основании которой принимаются меры по управлению ТО.

Соответствующие корректирующие действия могут включать:

- а) оценку приемлемости инженерного анализа на основе собранных данных для определения необходимости изменения программы ТО;
- б) фактические изменения Программы ТО в части периодичности и содержания проверок и осмотров, ограничений по срокам выполнения проверок исправности или плановых КВР;
- с) модификации или ремонт системы или агрегатов ВС; или
- д) другие действия, отвечающие наиболее значимому условию (эксплуатационному фактору).

11.5. Результаты реализации Программ корректирующих действий должны проявляться в течение разумного периода времени с даты принятия таких мер. Оценка величины такого периода времени должна учитывать остроту проблемы и ее влияние на безопасность. Для каждой программы корректирующих действий должен быть установлен срок ее завершения.

11.6. В связи с постоянным развитием технологий контрольный уровень надёжности не может считаться фиксированным. Он подлежит изменению с изменением характеристик надёжности. Данный стандарт должен быть гибким и чувствительным к общему уровню эксплуатационной надёжности. Он должен быть "стабильным", не будучи при этом "фиксированным". Если в течение некоторого периода времени эксплуатационные характеристики системы или агрегата улучшаются до такой степени, что при этом даже ненормальные его изменения не вызывают тревоги, то контрольный уровень потерял свою ценность и должен быть ужесточен. И наоборот, если становится очевидно, что несмотря на все возможные меры по обеспечению желаемой надёжности, контрольный уровень постоянно превышает, то следует произвести его переоценку и установить более реалистичный уровень. В каждой программе должны содержаться процедуры внесения, при необходимости, такого рода изменений в предписанные стандарты характеристик надёжности.

## **12. УСТАНОВЛЕНИЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНЫХ КОНТРОЛЬНЫХ УРОВНЕЙ**

12.1. Для установления первоначальных контрольных уровней надёжности для элементов конструкции, двигателей и систем следует достаточно глубоко проанализировать опыт эксплуатации такого же или, в случае новых ВС, подобного оборудования с целью получения оценки характеристик рассматриваемых систем. Для этого, как правило, достаточно шести месяцев или года. Для системы, установленной на большом парке ВС,

может быть использована представительная выборка, в то время как для систем на малом парке ВС может потребоваться их 100 %-ный анализ. Примерами опыта эксплуатации являются предшествующий и настоящий опыт использования аналогичного оборудования отдельными эксплуатантами отрасли, а также анализ характеристик подобного оборудования, эксплуатируемого в настоящее время. С помощью таких подобных данных эксплуатанты, осваивающие эксплуатацию нового ВС, могут устанавливать для себя контрольные уровни. При использовании отраслевого опыта в установлении стандартов характеристик для программы КУН необходимо включить в программу положение о пересмотре этих контрольных уровней после накопления эксплуатантом годового опыта эксплуатации.

12.2. В связи с различиями в условиях эксплуатации и конструкции систем ВС для получения удовлетворительных оценок характеристик необходимо использовать различные средства измерений (поодиночке или в комбинации). Как отмечалось ранее, используются различные методы оценки и управления характеристиками надёжности, например, по числу нарушений плана полёта, механических отказов в полете, задержек и отмен вылетов, частоты неплановых замен агрегатов.

12.3. Ниже приводятся примеры типичных методов, которые могут быть использованы для установления и поддержания контрольных уровней надёжности. Необходимо понимать, что ниже приведенные методы оценки являются лишь иллюстративными, и на практике могут быть использованы другие подходящие методы оценки:

12.3.1. Число замечаний экипажа на 1000 вылетов ВС:

– в данном случае, в качестве основного показателя надёжности работы систем ВС за основу берется соотношение числа замечаний экипажа и числа вылетов ВС. Основой для вычисления контрольных уровней является накопленная частота событий за истекший календарный год. Это обеспечивает большую статистическую базу и позволяет учитывать крайние величины, связанные с сезонными колебаниями. Базовая величина для каждой системы первоначально вычисляется путём отнесения числа замечаний экипажа, полученных за предыдущие 12 мес. и умноженных на 1000, к числу вылетов ВС за тот же 12-месячный период. Цель умножения на 1000 состоит в приведении показателя к величине, которая будет выражать частоту замечаний на 1000 вылетов;

– для того чтобы это был накопленный или «скользящий» показатель за предшествующие 12 мес., он должен пересчитываться ежемесячно. Данные первого месяца текущего 12-месячного периода опускаются, а включаются пересчитанные данные за последний месяц, т.е.

если первоначальный расчет производился с марта 2008 года по февраль 2009 года, то в следующем месяце подсчет должен производиться за период с апреля 2008 года по март 2009 года;

– после расчета базового уровня для конкретной системы устанавливается контрольное значение в точке, превышающей базовую величину, например, на пять замечаний экипажа на 1000 вылетов. Установленные для каждой системы контрольные значения характеризуют максимальный показатель частоты сообщений экипажа об отказах, отклонение которого от базового уровня считается настолько значительным, что требует расследования.

#### 12.3.2. Число замечаний экипажа на 1000 ч налёта ВС:

– для измерения характеристик надёжности систем ВС может быть использовано число замечаний экипажа на 1000 ч. налёта. Для каждой системы ВС устанавливаются стандарты характеристик в виде числа замечаний экипажа, приведенного к 1000 ч налёта ВС. Применяемые в настоящее время программы используют два контрольных уровня характеристик: "предельный" и "расчётный". Для установления первоначальных значений предельных и расчётных значений проводятся анализ и оценка числа замечаний экипажа за минимальный период продолжительностью 6-12 месяцев. Установленные предельные и расчётные значения действительны в течение шестимесячного периода, в конце которого все предельные и расчётные значения анализируются и при необходимости корректируются;

– контрольное значение определяется как скользящее среднее за 3-мес., что считается достаточным для выявления неудовлетворительных характеристик надёжности;

– исторически контрольные значения имеют сезонные вариации. Для установления более реалистичного контрольного значения год делится на два шестимесячных периода. Один период включает зимние месяцы, другой летние. При анализе конкретного шестимесячного периода для определения практической приемлемости контрольного значения показателя важно, чтобы сравнивались между собой показатели аналогичных периодов;

– расчётное значение определяется эксплуатантом в качестве целевого и как прогнозируемый уровень надёжности на конец шестимесячного периода. Расчётные значения устанавливаются для отражения желаемых эксплуатантом характеристик, которые он ожидает от системы в будущем. Расчётное значение устанавливается так же, как и контрольное значение, их разница состоит в том, что контрольное значение – это верхняя граница диапазона, превышение которой указывает на



неудовлетворительный уровень надёжности. Расчётное значение, или нижняя граница, устанавливается в качестве целевого уровня, который эксплуатант считает достижимым;

– каждый месяц для всех систем подсчитывается скользящее среднее значение за 3 мес. Сначала это значение получается путем сбора и анализа данных за три последовательных месяца, для чего общее число замечаний экипажа за 3 мес. делится на налет ВС в часах за те же 3 мес, в результате получается среднее за 3 мес. Для сохранения скользящего среднего значения необходимо опустить данные за первый месяц и к данным за предыдущие 2 мес. прибавить данные за текущий месяц; этот процесс повторяется каждый месяц для оценки скользящего среднего за 3 мес. Любая система, для которой превышено контрольное значение или имеется тенденция, показывающая, что расчетное значение не будет достигнуто, рассматривается в качестве требующей особого внимания.

### **13 УСТАНОВЛЕНИЕ КОНТРОЛЬНЫХ УРОВНЕЙ ПО СТАТИСТИКЕ (с контрольными значениями)**

13.1. Многие программы предусматривают установление контрольных значений путём анализа характеристик систем в прошлом и установления затем контрольного количественного уровня. Некоторые эксплуатанты предпочитают статистический или математический подход. Выработка контрольных количественных уровней может основываться на принятых в отрасли статистических методах, таких как стандартные (среднеквадратические) отклонения или распределение Пуассона. В некоторых программах используется метод среднего или базового значения. Выбранный стандарт (контрольный уровень) должен быть адаптируемым к опыту деятельности эксплуатанта и должен отражать сезонные колебания и условия эксплуатации. Программа должна включать процедуры для периодического пересмотра контрольных уровней и их уточнения в сторону увеличения или уменьшения в зависимости от тенденций. Она должна включать также процедуры мониторинга для новых ВС до тех пор, пока не будет накоплен опыт их эксплуатации, позволяющий рассчитать контрольные уровни надежности. Все методы, однако, требуют значительного количества точных данных для проведения анализа.

Примечание. Распределение Пуассона – это вероятное распределение дискретного типа, которое выражает вероятность некоторого числа событий, произошедших за фиксированный период времени, при условии, что данные события происходят с известной средней интенсивностью и независимо от времени, прошедшего после последнего события.

13.2. Установление контрольных значений для каждой системы, подлежащей контролю в рамках программы, производится на основе оценки характеристик её эксплуатационной надёжности. В программе четко определяются параметры, характеризующие учитываемые виды отказов. Используя эти определения, для каждой системы из сведений об указанных в замечаниях экипажа неисправностях выбираются данные об отказах, подлежащих учёту за период, продолжительностью не менее 12 мес. Затем на основе указанных данных определяются «среднее значение» (математическое ожидание) показателя и его «стандартное (среднеквадратическое) отклонение», а также для каждой системы устанавливается контрольное значение, равное среднему значению плюс три величины среднеквадратического отклонения.

13.3. Текущий уровень надёжности каждой системы подсчитывается ежемесячно на основе накопленного показателя частоты отказов за три месяца. Эта частота подсчитывается путём умножения на 1000 числа отказов в полете за трёхмесячный период и деления полученного результата на общий налёт ВС (в часах) за тот же период. Для сохранения представительности накопленного показателя частоты отказов необходимо опускать данные за первый месяц, и к данным за предыдущие два месяца прибавлять данные за текущий месяц. При обнаружении тенденции к ухудшению характеристик системы или при превышении контрольного значения для системы проводится активное расследование для выявления причин изменения характеристик системы и разработки при необходимости активной программы корректирующих действий для взятия под контроль характеристики системы.

## 14 УСТАНОВЛЕНИЕ КОНТРОЛЬНЫХ УРОВНЕЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ДРУГИХ ВИДОВ АНАЛИЗА

(без контрольных значений)

В качестве основы для непрерывного анализа характеристик надёжности могут эффективно использоваться данные, которые ежедневно накапливаются при выполнении программы ТО. Некоторые примеры видов информации, подходящих для такого метода мониторинга – это отчеты о механических отказах, влияющих на выполнение полета, бортовые технические журналы, отчеты по мониторингу состояния двигателя, отчеты об авиационных инцидентах, а также отчеты по анализу двигателей и агрегатов. Для того чтобы такой подход был эффективен, необходимо располагать удовлетворительным объемом и диапазоном видов информации, которая будет основой для анализа, эквивалентного тому, который имеет место в программе со статистическими контрольными уровнями.

Организация эксплуатанта должна располагать возможностями для оценки информации и обработки данных, позволяющими прийти к содержательным заключениям. Для подтверждения правильности классификации текущих процессов периодически должен проводиться статистический анализ.

## **15 ПРОГРАММЫ ТО и Р ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ**

15.1. Используются и другие способы, предусматривающие контроль за исправным состоянием систем или агрегатов без нарушения условий их работы на борту ВС. Эти программы основаны на установлении некоторых приемлемых характеристик в качестве базовых. К факторам, используемым для определения таких базовых характеристик, относятся выявление внутренних и внешних утечек, проверки исправности и полная дефектация с разборкой изделия. Результаты такого контроля и анализа входят в состав регистрируемых данных постоянного хранения по конкретному ВС. Необходимо стремиться к тому, чтобы в ходе контроля и анализа точно и надёжно выявлялись недостатки до того, как они негативно скажутся на эксплуатационной надёжности.

15.2. Программы такого типа могут успешно применяться для контроля состояния агрегатов. Они также очень хорошо показали себя при мониторинге исправного состояния таких систем ВС, как гидравлическая, система кондиционирования воздуха и пневмосистема (в основном такие программы применяются в отношении гидравлических систем). Для выявления наличия или отсутствия признаков ухудшения состояния агрегата применяются различные проверки функционирования системы или подсистемы. Интенсивность внутренней утечки служит критерием для оценки влияния износа и регулировки агрегата на его характеристики, а для определения функциональных характеристик некоторых других агрегатов используется контроль рабочего давления.

15.3. В процессе проверок отдельные составные части, агрегаты и подсистемы оцениваются путём выборочной установки режимов с помощью органов управления системы и изоляции отдельных точек. Путём последовательного сравнения результатов замеров и установленных допусков можно определить примерное или точное расположение отказавшего блока.

15.4. Дополнительные преимущества включают:

– до вылета не нужен анализ данных, если только проверки исправности не требуют немедленных действий по восстановлению;

- результаты проверок не требуют немедленной замены блоков, показывающих ухудшение характеристик, при условии удовлетворительных результатов проверок исправности подсистем или агрегатов;
- оценка рассматриваемых контрольных данных может быть использована для планирования замены агрегата в ходе следующей проверки или вида ТО.

## **16 КОНТРОЛЬ ПО СООТНОШЕНИЮ ВОЗРАСТ/НАДЕЖНОСТЬ**

16.1. Некоторые эксплуатанты используют методы статистического анализа в качестве основы для принятия технических решений в отношении надёжности агрегатов в рамках программ КУН для управления ТО и внедрения методов технической эксплуатации «по состоянию». Для включения в указанные программы выбираются агрегаты, сохранение лётной годности которых можно определять путём визуального контроля, измерений, проверок или с помощью других средств, не требующих разборки или периодических плановых КВР (капитального ремонта). В рамках этих программ агрегаты разрешается использовать по назначению при условии, что они отвечают установленному контрольному уровню надёжности (при эксплуатации до отказа) или базовым характеристикам функционирования (при эксплуатации до предотказного состояния).

16.2. Сначала по каждому из агрегатов проводится статистический анализ с целью определения зависимости надёжности агрегата от срока его эксплуатации. Агрегат считается пригодным для включения в программу, если результаты анализа показывают, что с увеличением срока его эксплуатации, до установленного эксплуатантом предела надёжность агрегата не уменьшается. Обычно таким пределом считается ограничение, практически обоснованное, исходя из потребного объёма собираемых данных и необходимой для оценки данного агрегата глубины анализа.

16.3. Если надёжность агрегата ухудшается до значения, превышающего установленный контрольный уровень, то производится повторный статистический анализ для определения зависимости надёжности агрегата от его возраста (наработки). Обычно такой анализ включает также определение причин снижения надёжности и корректирующих действий, направленных на взятие под контроль характеристик. Такой анализ надёжности является непрерывным процессом, позволяющим определить, требует ли агрегат иной программы ТО или необходимо внести изменения в конструкцию для повышения надёжности.

16.4. Статистический анализ проводится также в тех случаях, когда наблюдаемые характеристики надёжности агрегата улучшаются до такой

степени, что все большее число агрегатов этого типа достигает более высокой наработки без отказов, обуславливающих их досрочный съем. При таком возможном улучшении надёжности желательно провести анализ для определения характера зависимости «надёжность – возраст».

16.5. Осуществляется мониторинг частоты досрочных съёмов с последующим анализом результатов разборки и цеховой дефектации. Введение концепции технической эксплуатации «по состоянию» сделало более важным получение большого объема информации об эксплуатационной надёжности агрегатов и анализ соотношения между этими характеристиками и временем эксплуатации. Эти потребности способствовали развитию методов статистического анализа.

16.6. Этот метод анализа требует наличия по каждому исследуемому агрегату за указанный календарный период следующей информации:

- наработка каждого агрегата к моменту начала исследования;
- наработка каждого агрегата, снятого и установленного в течение данного периода;
- причина снятия и местонахождение каждого агрегата;
- наработка каждого эксплуатируемого агрегата к концу контрольного периода.

16.7. Анализ надёжности каждого агрегата в период между плановыми КВР (или капитальными ремонтами) проводится следующим образом:

- подготавливается диаграмма распределения отказов по времени, показывающая наработку каждого агрегата и число отказов, приходящихся на каждый 100-часовой этап наработки в течение установленного контрольного периода. В связи с этим распределением формируется также подборка причин отказов, приходящихся на каждый 100- часовая этап наработки.

– следующим шагом является определение частоты (интенсивности или параметра потока) отказов и зависимости вероятности безотказной работы от наработки с момента последнего планового вида КВР (TSO – наработка после последнего планового вида КВР). Кривая частоты отказов отражает число отказов на 1000 ч наработки каждого блока с разбивкой по 100-часовым этапам наработки. Кривая вероятности безотказной работы показывает число блоков, сохраняющих работоспособность в любой заданный момент времени. Формы кривых вероятности безотказной работы и частоты отказов имеют важное значение при определении закона снижения надёжности, поскольку наработка, которая может быть достигнута в период между последовательными плановыми видами КВР, определяется площадью

области под кривой вероятности безотказной работы, ограниченной также горизонтальной и вертикальной осями координат.

– на основе указанных данных можно получить дополнительную информацию путём построения «кривой вероятностей» (функции распределения). Эта кривая показывает вероятность достижения агрегатом заданной наработки и предполагаемое число агрегатов, которые должны отказать в течение заданного периода времени. Число агрегатов, которые могут отказать в заданный временной период, определяются по разнице ординат в начале и в конце установленного периода времени. Его также можно определить по проекции касательной к кривой вероятностей безотказной работы в данной точке. Кроме того, процентная доля агрегатов, которые достигнут заданной величины наработки, есть также вероятность безотказной работы одного агрегата в течение этого периода.

– возможна еще более точная оценка на основе построения кривой условной вероятности. Эта кривая покажет вероятность отказа агрегата в течение заданного интервала времени. Данные для определения условной вероятности получаются путём деления числа (или процентной доли) агрегатов, работоспособных в начале выбранного интервала, на число (или процентную долю) агрегатов, снятых из-за отказов в течение этого интервала. Считается, что такая кривая лучше всего отражает зависимость между надёжностью и периодичностью плановых видов КВР.

16.8. Некоторыми преимуществами такого типа анализа являются следующие:

– можно установить, предупреждаются ли отказы при данных технических требованиях;

– даётся статистическая оценка текущих ограничений и оптимальности выбранных их значений;

– даётся оценка возможного влияния изменений ограничений на частоту досрочных съёмов;

– будет выявлено любое необычное повышение частоты досрочных съёмов и/или отказов, произошедшее сразу после выполнения вида ТО и Р или КВР;

– в некоторых случаях может быть продемонстрировано снижение общей частоты досрочных съёмов в результате выполнения какого-либо планового вида ТО;

– могут быть сделаны другие полезные выводы в отношении взаимосвязи безотказности и срока эксплуатации, периодичности ТО и выполнения инженерных доработок;

– эта методика анализа эксплуатационной надежности агрегата легко реализуется в компьютерных программах.

Указанные преимущества повышают значимость такого анализа для определения наилучшей программы ТО применительно к рассматриваемому агрегату.

## **17. УПРАВЛЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЯМИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ СРОКОВ**

17.1 В своей программе КУН эксплуатант может получить разрешение от Органа ГА на внесение изменений в обязательные сроки ТО без предварительного их утверждения. Программы КУН других эксплуатантов могут требовать предварительного уведомления и получения утверждения Органа ГА до увеличения обязательных сроков выполнения КВР, периодичности проверок и видов ТО. Программы КУН уникальны для каждого эксплуатанта и основаны на условиях эксплуатации и истории конкретного эксплуатанта. Существует много разных методов, которые могут быть использованы при рассмотрении оснований для увеличения сроков выполнения ТО. Программа должна определять эти методы, а также группу лиц, уполномоченных осуществлять подготовку отчета с обоснованием заявки на увеличение таких сроков. Программа должна показывать, что такие действия утверждаются по крайней мере двумя разными структурными подразделениями эксплуатанта, одно из которых наделено эксплуатантом полномочиями в области инспектирования или контроля качества, а другое структурное подразделение уполномочено выполнять производственные функции.

При оценке конкретной программы рассмотрению подлежат следующие аспекты:

- перечислены ли конкретные параметры, используемые при увеличении сроков выполнения ТО (например выборочный контроль, проверки исправности и неплановые замены);
- если используется выборочный контроль, то приведены ли пояснения относительно методики, требуемого размера выборки, сроков начала проведения и периодичности такого контроля. Должны быть указаны требования к наработке блоков или образцов, используемых в выборке;
- предусматривает ли программа увеличение сроков выполнения КВР, периодических и оперативных видов ТО, поэтапного ТО и блочных КВР;
- предусмотрен ли переход от технической эксплуатации изделий, имеющих ограничения по межремонтному ресурсу, к их технической

эксплуатации «по состоянию», если так, то как она будет осуществляется, например на основе выборочного контроля, статистических исследований, контроля характеристик изделия, анализа выявленных при ТО недостатков и замечаний экипажа;

– какие доказательные данные представляются для обоснования увеличения сроков выполнения ТО аварийно-спасательного оборудования, которое обычно не используется в нормальном полёте;

– кто устанавливает шаг увеличения сроков, требования к выборочному контролю и другие обоснования для каждого предлагаемого изменения;

– имеются ли указания в отношении внесения в Руководство по ТО АТ изменений, связанных с увеличением сроков выполнения ТО, и того, что надлежит сделать до введения увеличенных сроков.

17.2 Должен быть исключен конфликт между предлагаемым изменением периодичности КВР (ТВО – периодичность планового вида КВР) и ранее принятой программой корректирующих действий по результатам предыдущего анализа надежности. Программой КУН должно быть предусмотрено уведомление Органа ГА в случае введения в действие увеличенных обязательных сроков выполнения ТО систем или агрегатов, контролируемых в рамках данной программы. По мере возможности эксплуатантам следует использовать графическое представление приращения величины ТВО для основных систем и/или агрегатов (двигатель/планер). Программы КУН предоставляют эксплуатанту метод корректировки периодичности ТО, проверок и КВР без предварительного утверждения Органа ГА. Тем не менее Орган ГА может потребовать предварительного уведомления и получения утверждения до того, как эксплуатант сможет увеличить периодичность выполнения КВР и проверок. Важно, чтобы эксплуатант строго соблюдал условия утвержденной программы КУН.

## **18. ИЗМЕНЕНИЕ ПЕРИОДИЧНОСТИ И ТРЕБОВАНИЙ К ТО**

Программа КУН не должна допускать корректировки любых элементов СМР (сертификационные требования к ТО) и АЛІ (ограничения летной годности). Элементы СМР и АЛІ являются частью процесса сертификации и в рамках программы КУН эксплуатанта недопустимо увеличение установленных ими сроков. Эксплуатант не должен использовать свою программу КУН в качестве основания для изменения периодичности работ по программе предупреждения и контроля уровня коррозии. Однако эксплуатант может пользоваться программой КУН для сбора данных,



передаваемых впоследствии в Орган ГА для обоснования изменений в периодичности регулярно выполняемых работ. Кроме того, изменение периодичности ТО не должно влиять на выполнение корректирующего действия. Программа КУН должна включать процедуры для классификации и назначения методов технической эксплуатации и/или работ по ТО и изменения одного метода и/или одной работы на другие. Для выбора соответствующей методологии – MSG-2, используемой для выбора методов технической эксплуатации, или MSG-3, используемой для выбора работ по ТО, может потребоваться обратиться к разработчику ВС. Данная программа также должна включать описание полномочий и процедур в отношении изменения требований к ТО и сопутствующих документов, используемых для отражения изменений периодичности, методов и/или работ.

### 19. УТВЕРЖДЕНИЕ ПРОГРАММ

19.1. В качестве составной части процесса утверждения программы ТО эксплуатант должен представить описание программы КУН, обеспечивающей поддержание эффективности программы ТО. Программа должна претворяться в жизнь и управляться эксплуатантами под контролем инспекторов Отдела поддержания летной годности (ОПЛГ). Заявка эксплуатанта на утверждение программы должна сопровождаться доказательной документацией определяющей порядок её выполнения.

Документ должен содержать основные сведения о работе систем и другие указания, необходимые в связи с особенностями конкретной программы или участвующей в работах организации по ТО. А также информацию о периодичности проведения анализа надежности своего парка ВС с участием инспектора ОПЛГ

19.2. Эксплуатант должен представить в Орган ГА для оценки и утверждения программу КУН и соответствующую информацию. Инспектор ОПЛГ с использованием всей необходимой информации проводит оценку программы КУН. Персонал эксплуатанта должен быть готов ответить на вопросы или предоставить дополнительную информацию относительно программы КУН.

19.3. Для выявления определенных изолированных областей деятельности, требующих утверждения Органа ГА, процедуры внесения изменений в программу должны быть описаны достаточно подробно. Эксплуатант также должен указать подразделение его организации, уполномоченное утверждать вносимые в программу изменения.

Области деятельности, по которым изменения программы подлежат утверждению Органом ГА, включают следующие:

- а) оценку надёжности;

- b) изменения контрольных уровней надёжности, включая указания в отношении разработки этих стандартов;
- c) сбор данных;
- d) методы анализа данных и их использование в отношении всей программы ТО;
- e) изменения методов технической эксплуатации или работ по ТО;
  - 1) для программ со статистическими контрольными значениями уровня надёжности – процедуры перевода агрегатов или систем с одного метода технической эксплуатации по состоянию на другой;
  - 2) для программ без контрольных значений уровня надёжности – изменение метода технической эксплуатации системы или агрегата;
- f) процедуры расширения или сокращения перечня систем или агрегатов;
- g) добавление или исключение типов ВС;
- h) изменения в организации или процедурах, влияющие на управление программой;
- i) процедуры передачи систем или агрегатов в другие программы.

19.4. При оценке процедур изменения программы надлежит рассмотреть также следующие вопросы:

- предусмотрен ли в программе ее периодический пересмотр для определения того, является ли принятый контрольный уровень по-прежнему реалистичным или его надо пересчитать;
- как распространяются утвержденные изменения;
- отражены ли в соответствующих руководствах по технической эксплуатации периодичность выполнения КВР и проверок, содержание работ, а также особенности выполнения ТО с измененными на основе методов КУН сроками.

19.5. Оценка и утверждение программы КУН – одна из наиболее сложных обязанностей, выполняемых инспектором ОПЛГ. Особое внимание должно уделяться каждому аспекту такой предлагаемой программы, представленной эксплуатантом. Рекомендуется наличие у эксплуатанта предшествующего опыта работы с тем типом оборудования, которое он предлагает включить в программу КУН. В тех случаях, когда Орган ГА не располагает необходимыми техническими ресурсами, может рассмотреть возможность получения технической помощи от ВГА государства-изготовителя или государства разработчика.

19.6. Все заключения, сделанные Органом ГА, должны доводиться в письменной форме до эксплуатанта, с сохранением копии в деле

	<p>Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики</p> <p>Методические рекомендации по организации разработки Программы контроля надежности авиационной техники</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

эксплуатанта, находящемся в Органе ГА. Изменения программы КУН, требующие формального утверждения Органа ГА, подлежат рассмотрению в том же порядке, что и ее первоначальное утверждение.

Государственное агентство гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики

Процедура рассмотрения Руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания АТ

Приложение №5  
к приказу Государственного агентства  
гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от « 05 » *сентября* 2023 года № 706



**Процедура  
рассмотрения Руководства эксплуатанта по  
регулированию технического обслуживания АТ**

**Бишкек -2023**

	Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики  Процедура рассмотрения Руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания АТ
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1. Содержание

1	Содержание	2
2	Перечень изданий/запись ревизий	3
3	Список действующих страниц	4
4	Определения	5
5	Аббревиатура / Сокращения	6
6	Общие положения	7
7	Требования к содержанию	7-8
Приложение 1	Приложение 1 Контрольная карта оценки Руководства эксплуатанта по техническому обслуживанию авиационной техники (РЭТО/МСМ).	9-15





#### 4. Определения

При использовании в настоящих процедурах терминов они имеют приведенные ниже значения.

**Воздушное судно (ВС) (Aircraft)** - любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

**Программа технического обслуживания (Maintenance programme)** - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех ВС, которых он касается.

**Ремонт (Repair)** - восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

**Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (Operator's maintenance control manual)** - документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта.

**Техническое обслуживание (Maintenance)** - проведение работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

**Эксплуатант** - лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.



## 5. Аббревиатура /Сокращения

При использовании в настоящем руководстве сокращений и аббревиатур они имеют следующие значения.

ОГА	Орган гражданской авиации Кыргызской Республики (Civil aviation authority)
ТО	Техническое обслуживание
АТ	Авиационная техника
ОПЛГ	Отдел поддержания летной годности
ВС	Воздушное судно
ТО и Р	Техническое обслуживание и ремонт

## 6. Общие положения

6.1. Действующие «Руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания авиационной техники (далее Руководство) разрабатываются в соответствии с положениями Воздушного кодекса Кыргызской Республики, Авиационных Правил Кыргызской Республики в области технической эксплуатации авиационной техники.

6.2. Руководство используется в качестве инструктивного документа персоналом, который занимается поддержанием летной годности парка воздушных судов оператора/авиакомпания и содержит информацию по вопросам технической эксплуатации и ремонту авиационной техники.

6.3. Руководство разрабатывается Эксплуатантом и утверждается Государственным Агентством Гражданской Авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (далее – Орган Гражданской Авиации).

6.4. Эксплуатанты обеспечивают внесение в Руководство необходимых изменений для поддержания содержащейся в нем информации в соответствии с текущими требованиями.

## 7. Требования к содержанию

Эксплуатант несет ответственность за поддержание летной годности парка воздушных судов авиакомпания и должен гарантировать следующее:

а) долгосрочное и краткосрочное планирование технического обслуживания парка воздушных судов авиакомпания;

б) парк воздушных судов авиакомпания поддерживается в годном к полетам состоянии;

в) любое установленное стандартное и аварийное оборудование правильно установлено и находится в рабочем состоянии или четко обозначено как непригодное к эксплуатации;

г) Сертификат летной годности остается в силе;

д) техническое обслуживание воздушных судов выполняется организацией по техническому обслуживанию, утвержденной органом гражданской авиации;

ж) Техническое обслуживание парка воздушных судов авиакомпания выполняется в соответствии с утвержденными органом гражданской авиации программами технического обслуживания;

При рассмотрении Руководства заявителя инспектор отдела ПЛГ органа гражданской авиации должен обращать внимание на следующую информацию по описанию, но не ограничиваясь ею:

- почтовый адрес и местоположение головного офиса;
- общее описание офисных помещений организации;

- корпоративные обязательства ответственного руководителя в отношении постоянного соблюдения требований процедур данного Руководства и финансирования требуемого технического обслуживания парка ВС;
- описание типов и моделей воздушных судов, на которые распространяется руководство;
- фамилии и должностные обязанности лица или лиц руководящего персонала организации, их замещение в случае отсутствия;
- структурная схема компании и место организации ПЛГ в ней;
- административные соглашения между эксплуатантом и утвержденной организацией по техническому обслуживанию;
- сведения о реквизитах утвержденной органом гражданской авиации программы технического обслуживания для каждого эксплуатируемого типа ВС.
- описание процедур получения, оценки и внедрения информации о сохранении летной годности от организации, ответственной за конструкцию типа;
- политика обучения персонала и описание процедур, используемых для установления компетентности персонала по поддержанию летной годности;
- описание процедур внесения изменений в Руководство, затрагивающих утверждение организации по поддержанию летной годности;
- оперативное направление экземпляров всех поправок к руководству всем организациям или лицам, которым было предоставлено руководство;
- описание используемого метода регистрации и хранения данных о сохранении летной годности и техническом обслуживании;
- описание используемых организацией ПЛГ процедур системы качества или инспекционных проверок для контроля организации, выполняющей техническое обслуживание;
- политика в отношении таких дефектов, как трещины и структурные дефекты, которые не рассматриваются в MEL и CDL;
- описание отчетности по безопасности полетов для обеспечения сбора и оценки событий, о которых необходимо сообщать органу гражданской авиации и организации, ответственной за конструкцию типа;
- описание процедур оценки и анализа надежности и качества технического обслуживания и эксплуатации парка ВС за прошедший период времени;
- сведения о взаимоотношениях или контрактах с другими сертифицированными Организационными по ТО АТ, которые предоставляют услуги, связанные с утвержденными видами деятельности;

Контрольная карта оценки Руководства эксплуатанта  
по техническому обслуживанию авиационной техники (РЭТО/МСМ).

Заявитель

№	Ссылка на АПКР	Описание	Ссылка на МСМ	Соответствует	Не соответствует	Не применимо	Подпись инспектора
1	АПКР-6, Ч-I ст.348,424	Содержание и презентабельность МСМ (оглавление, главы и части, содержание параграфов, нумерация страниц и др. для удобства использования персоналом)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	АПКР-6, Ч-I ст.348,424	Описание эксплуатанта (наименование эксплуатанта, адрес офиса, эксплуатационные размеры организации, типы и количество эксплуатируемых ВС и вид бизнеса)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	АПКР-6, Ч-I ст.348,424	Заявление о соответствии заявителя (декларация СЕО, подтверждающая что МСМ и другие документы, имеющие отношение к поддержанию летной годности соответствуют требованиям АПКР)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	АПКР-6, Ч-I ст.349,350	Контроль ревизий и распространения МСМ (содержит процедуры ревизии МСМ, перечень действующих страниц ревизий)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	АПКР-6, Ч-I ст.348,424	Ключевая роль и ответственность (содержит организационную структуру организации, имена и должностные обязанности лиц, ответственных за производство ТО в соответствии с		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6	АПКР-6, Ч-I ст.352,353	Одобренная программа технического обслуживания (включает ссылки на программу технического обслуживания для каждого типа эксплуатируемого ВС)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7	АПКР-6, Ч-I ст.348,424	Оценка и ревизия политики, программ и процедур эксплуатанта (включает систему анализа и постоянного мониторинга для того чтобы одобренные политика и процедуры, содержащиеся в МСМ обеспечивали постоянное соответствие требованиям авиационных правил. Это требует ревизии положений программы технического обслуживания)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

8	АПКР-6, Ч-I ст.424	Техническая информация, касающихся авиационных правил (включает перечень доступных технических данных, касающихся авиационных правил по принципу, когда и где они необходимы)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9	АПКР-6, Ч-I ст.348,424	Показатели технического обслуживания (включает детали показатели технического обслуживания, включая процедуры для допуска ВС для эксплуатации)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10	АПКР-6, Ч-I Приложение 14	Контроль за дефектами и их устранение (включает процедуры фиксации и устранения дефектов, выявления текущих дефектов, продления срока устранения дефектов, использования MEL и любых других процедур для отправки ВС с выявленными дефектами)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11	АПКР-6, Ч-I ст.348,424	Планирование технического обслуживания и осуществление контроля над ним (включает описание отслеживания статуса ВС и прогнозирования расписания выполнения ТО. Также процедуры для отслеживания положений MSA и альтернативных мер для соответствия требованиям.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12	АПКР-6, Ч-I ст.348, 378,379,424	Записи о проведенном техническом обслуживании (включает описание использованных методов для выполнения и хранения записей эксплуатантом о проведенном техническом обслуживании)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13	АПКР-6, Ч-I ст.348,424	Доклады о трудностях в обслуживании (включает процедуры докладов о существенных случаях в обслуживании)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
14	АПКР-6, Ч-I ст.424	Организация ТО (включает описание административной организации ТО между эксплуатантом и АМО, включая ревизию положений организации)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15	АПКР-6, Ч-I ст.327- 334,393(ж) Приложение 4,Приложение 12	Технические аспекты в выполнении полетов (включает процедуры для выполнения полетов без коммерческой загрузки, EDTO полетов, RVSM полетов, всепогодных полетов и других специальных видов полетов. Процедуры для определения эксплуатационной конфигурации ВС. Процессы для подтверждения того, что расписание ТО выполнено и мероприятия MSAI выполнены.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

16	АПКР-6, Ч-1 ст.372-373	Подготовка персонала и записи о тренингах (включает описание о требуемых тренингах (первоначальное, периодическое и повышение квалификации) включая человеческий фактор. Описание процедур хранения записей о проведенных видах обучения и допусках)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
17	АПКР-6, Ч-1 ст.424	Формы для использования (примеры форм с описанием их использования в МСМ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18	АПКР-6, Ч-1 ст.424	Любые другие дополнительные аспекты (дополнительные государственные требования)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Заполняется инспектором АW1

Примечания Органа ГА

Последующие действия заявителя подготовлены \_\_\_\_\_

Дата

ФИО, подпись

Примечания заявителя

Для использования Органом ГА

Окончательные выводы

## Оценка МСМ – инструктивный материал

1. Содержание и презентабельность
  - а. Таблица, содержащая ссылки на содержание глав, разделов и номеров страниц, которые требуются в МСМ в соответствии с положениями Авиационных правил КР.
  - б. При создании МСМ соблюдаются принципы человеческого фактора.
  - в. Ссылки на соответствующие формы, которые будут использоваться.
2. Описание эксплуатанта
  - а. Юридическое (зарегистрированное) имя эксплуатанта
  - б. Полный адрес, номер телефона, адрес электронной почты и факсимильный номер (ы).
  - в. Описание организации: его эксплуатационные размеры, тип и характер бизнеса, тип и количество эксплуатируемых ВС.
  - г. Географическое расположение офисных помещений и / или базового аэродрома, их функционирование при раздельном расположении.
3. Заявление о соответствии требованиям авиационных правил
  - а. Подписанное заявление СЕО или Исполнительного менеджера о том, что МСМ и другие документы, указанные в МСМ, соответствуют соответствующим государственным нормам со следующим заявлением:  
*«Настоящее руководство и любые включенные документы отражают эту организацию в соответствии с Авиационными правилами КР. Весь персонал понимает свои обязанности, как описано в этом руководстве. Все идентифицированные документы и каждая поправка должны соответствовать требованиям, изложенным в этом руководстве, и все включенные в него документы будут строго соблюдаться в любое время».*
  - б. Может включать матрицу соответствия или диаграмму.
  - в. МСМ одобряется органом гражданской авиации со следующим заявлением: *«Настоящее руководство одобрено в соответствии с требованиями сертификации эксплуатанта воздушного судна в соответствии с Авиационными правилами КР».*
4. Контроль версий и распределения
  - а. Перечень действующих страниц (LER) используется для обеспечения того, чтобы каждое руководство содержало текущую информацию. LER показывает статус ревизии каждой страницы.
  - б. Подробности процесса пересмотра МСМ.
  - в. Одобрение и контроль распределения, ревизованного МСМ.
  - г. Описание того, как МСМ может быть доступен каждому лицу, которое выполняет или управляет функциями, описанными в МСМ, или в любом руководстве, которое включено в МСМ. Все копии МСМ нумеруются в соответствии со списком рассылки.

5. Основные роли и обязанности
  - а. Имена и должности ключевых лиц эксплуатанта.
  - б. Детали и описание функций каждого из ключевых лиц эксплуатанта.
  - в. Организационная структура компании, о которой сообщается каждому сотруднику.
6. Утвержденные программы технического обслуживания
  - а. Ссылки на одобренную программу технического обслуживания для каждого эксплуатируемого самолета.
7. Оценка и анализ политики, процедур и программ, содержащихся в МСМ
  - а. Создать программу оценки для обеспечения того, чтобы одобренные политики и процедуры, содержащиеся в МСМ, продолжали соответствовать нормативным требованиям.
  - б. Включить систему анализа и постоянного мониторинга показателей и эффективности программы (ов) технического обслуживания.в. При оценке программы следует пересмотреть всю систему управления техническим обслуживанием, в том числе, но не ограничиваясь периодическим, повторяющимися внутренними аудитами. Внутренний аудит предназначен для выявления и документирования областей, которые не могут быть эффективными при соблюдении правил, стандартов и политики и процедур компании.
  - г. Оценка программы должна определить основную причину недостатков, области несоответствия, области, которые нуждаются в улучшении и корректирующих действий, последующие мероприятия для гарантирования, что эти изменения были эффективными.
8. Нормативно-техническая информация
  - а. Описание, которое гарантирует, что любое лицо, выполняющее работу и / или обслуживание, имеет доступ к последним применимым техническим руководствам, директивам по летной годности, нормативным требованиям или другой соответствующей информации. Эта система должна включать в себя описание того как техническая и нормативная информация контролируется для любой работы, которая выполняется вдали от базового аэродрома.
  - б. Он также должен рассмотреть, как эти справочные документы контролируются и обновляются.
9. Показатели технического обслуживания
  - а. Описание процедуры поддержания летной годности ВС в соответствии с программой технического обслуживания
  - б. Описание процедуры заполнения и подписания допуска ВС у полетам после технического обслуживания.
  - в. Описание процедуры, согласно которой все модификации и ремонт соответствуют требованиям летной годности органа гражданской авиации.
10. Контроль и исправление дефектов
  - а. Описание системы контроля дефектов, включая исправление и отсрочку в исправлении дефектов.
  - б. Политика и порядок использования, одобренного MEL.
  - в. Идентификация и устранение повторяющихся дефектов. Это помогает избежать неэффективных методов ремонта и гарантировать, что дефект не повторится.



## 11. Планирование и контроль технического обслуживания

- а. Описание процедур обеспечения задач обслуживания, требуемых программой ТО, обязательная информация о сохранении летной годности (МСАИ), или любая другая задача, необходимая для устранения дефекта выполняется в пределах временных ограничений, утвержденных органом гражданской авиации.
- б. Система планирования и контроля отслеживания требований к техническому обслуживанию для обеспечения того, чтобы требуемые интервалы времени не превышались.
- в. Сложность системы зависит от эксплуатационных размеров эксплуатанта, типов и количества эксплуатируемых воздушных судов. Система должна использоваться для отслеживания состояния воздушных судов для прогнозирования технического обслуживания.
- г. Описание того, как запрашиваются и соблюдаются альтернативные средства соответствия требованиям авиационных правил.

## 12. Отчеты по обслуживанию

- а. Описание видов записей о техническом обслуживании, которые должны храниться в соответствии с требованиями авиационных правил.
- б. Подробная информация о методах, используемых для записи выполненных работ по техническому обслуживанию, работ и видов обслуживания, а также обеспечения того, чтобы любые дефекты регистрировались записях о ТО
- в. Описание процедур для записей о ТО, таких как подписи и датировка, использование электронных записей (если применимо), методы безопасного учета, а также исправления и изменения в отчетах.

## 13. Отчет о сложностях при техническом обслуживании

- а. Описание процедур, используемых для сообщения о трудностях при техническом обслуживании в соответствии с авиационными правилами
- б. Подробная информация о том, что должно быть сообщено кем, когда и в каком формате.

## 14. Организация технического обслуживания

- а. Все контракты на техническое обслуживание должны быть подробно описаны в МСМ.
- б. Только одобренные организации по техническому обслуживанию (АМО) могут на контрактной основе проводить работы по техническому обслуживанию.
- в. Описание того, что необходимо сделать, прежде чем подписать соглашение с АМО. Это включает процедуры, обеспечивающие, чтобы АМО располагала необходимыми разрешениями и возможностями, средства, оборудование и рабочей силой.
- г. Если АМО находится за пределами страны, может потребоваться рассмотрение дополнительных требований.

## 15. Техническая отправка

- а. Описание технических процедур диспетчеризации для обеспечения того, что воздушные суда не эксплуатировались, если они не пригодны для эксплуатации, не оборудованы надлежащим образом, не имеют необходимой конфигурацию и не поддерживаются для их предполагаемого использования. Технические процедуры отправки должны гарантировать, что только те самолеты, которые соответствуют действующим летной годности и эксплуатационных требований могут осуществлять полеты.

б. Процедуры выдачи разрешений и диспетчеризации воздушных судов для специальных операций, в том числе ETDO полеты, RVSM полеты, LVO полеты, перелеты без коммерческой загрузки и любые другие специальные операции.  
в. Было проведено описание процесса, обеспечивающее запланированное техническое обслуживание и все MSAI были рассмотрены или выполнены.

16. Обучение персонала и записи

а. Описание проведенного обучения, необходимого для всего персонала, выполняющего работу. Это включает первоначальное, периодическое и повышение квалификации, включая обучение человеческому фактору.

б. Описание видов записей персонала, которые должны храниться в соответствии с требованиями авиационных правил.

17. Используемые формы а. Если MСМ ссылаются на конкретные формы компаний, перечислите их и приложите примеры, если это применимо.  
18. Любой дополнительный предмет (ы)

а. Зарезервировано для любых дополнительных элементов, которые могут потребоваться для оценки АОС.

	<p>Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики</p> <p>Процедура утверждения Программ технического обслуживания воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Приложение №6  
к приказу Государственного агентства  
гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от « 05 » сентября 2023 года № 706



**ПРОЦЕДУРА**  
**утверждения Программ технического обслуживания воздушных судов**  
**эксплуатантов Кыргызской Республики**

**Бишкек-2023**

	<p>Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики</p> <p>Процедура утверждения Программ технического обслуживания воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1. Содержание

1	Содержание	2
2	Перечень изданий/запись ревизий	3
3	Список действующих страниц	4
4	Определения	5
5	Аббревиатура / Сокращения	6
6	Введение	7
7	Порядок утверждения Программы технического обслуживания воздушных судов	8-10
8	Содержание Программы по ТО АТ	10-11
Приложение 1	Контрольная карта оценки программы технического обслуживания эксплуатанта.	12-17





#### 4. Определения

При использовании в настоящих процедурах терминов они имеют приведенные ниже значения.

**Воздушное судно (ВС) (Aircraft)** - любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

**Программа технического обслуживания (Maintenance programme)** - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех ВС, которых он касается.

**Ремонт (Repair)** - восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

**Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (Operator's maintenance control manual)** - документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта.

**Техническое обслуживание (Maintenance)** - проведение работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

**Эксплуатант** - лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

## 5. Аббревиатура /Сокращения

При использовании в настоящем руководстве сокращений и аббревиатур они имеют следующие значения.

ОГА	Орган гражданской авиации Кыргызской Республики (Civil aviation authority)
ТО	Техническое обслуживание
АТ	Авиационная техника
ОПЛГ	Отдел поддержания летной годности
ВС	Воздушное судно
ТО и Р	Техническое обслуживание и ремонт



## 6. Введение

6.1. Настоящий нормативный документ устанавливает требования к обеспечению технического обслуживания и текущего ремонта авиационной техники, направленные на поддержание норм летной годности и обеспечение безопасности полетов воздушных судов (ВС). Данные требования определяют периодичность выполнения технического обслуживания (ТО) на ВС и подлежат исполнению всеми Организациями по ТО АТ авиакомпаний и авиапредприятий, а также юридических лиц Организаций по ТО АТ, независимо от форм собственности и подчинения, зарегистрированных в Кыргызской Республике.

6.2. Каждый эксплуатант, зарегистрированный в Кыргызской Республике обязан разработать Программы по ТО по типам эксплуатируемых ВС, либо по каждому ВС и утвердить их в Органе ГА государства регистрации воздушного судна.

6.3. Утверждение Программы технического обслуживания воздушных судов эксплуатантов подтверждает признание её соответствия правилам государства регистрации и нормам летной годности государства разработчика, благодаря чему этот процесс становится частью принятых владельцем конкретных эксплуатационных положений, которые касаются технического обслуживания АТ.

6.4. Базовой частью Программы технического обслуживания воздушных судов эксплуатантов должна быть Типовая Программа по ТО АТ/Регламент ТО крайней ревизии для конкретного типа ВС, разработанная государством разработчика или другой организацией, ответственной за типовую конструкцию.

6.5. Ревизия или сверка Программы (Регламента) по ТО АТ эксплуатанта с эталонным экземпляром разработчика ВС должна осуществляться с периодичностью не реже **одного раза** в календарный год.

6.6. Разработка Программы технического обслуживания воздушных судов осуществляется в соответствии с требованиями рекомендаций крайней ревизии Руководства по организации работ в области летной годности Doc. 9760 AN967, Том 1 и Приложения № 6, Часть 1, принятых Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в области технической эксплуатации авиационной техники.

6.7. Требования настоящего документа распространяется на всех эксплуатантов, зарегистрированных в Кыргызской Республике.

## **7. Порядок утверждения Программы технического обслуживания воздушных судов**

7.1 Утвержденная государством регистрация программа ТО используется в качестве инструктивного документа персоналом, занимающимся ТО и эксплуатацией ВС, поэтому Эксплуатант при разработке и применении программы ТО должен учитывать принципы, связанные с человеческим фактором.

7.2 При рассмотрении инспектором Отдела поддержания летной годности (ОПЛГ) Органа ГА представленной для утверждения проекта программы ТО по конкретному типу ВС, он должен внимательно изучить документацию, которая была использована при разработке программы ТО. Как правило, программы ТО эксплуатантов должны быть основаны на рекомендуемых изготовителем указаниях по поддержанию летной годности, таких как (но не ограничиваясь ими) отчет совета по вопросам ТО (MRB), когда это применимо, и документом держателя сертификата типа по планированию ТО (MPD) и/или какая-либо соответствующая глава руководства по технической эксплуатации (т.е. на рекомендуемой изготовителем типовой программе ТО). Для целей утверждения может потребоваться, чтобы эти указания по выполнению ТО по своей структуре и форме представления были написаны в формате, приемлемом для Органа ГА.

При выпуске государством разработчика или другой организацией, ответственной за типовую конструкцию новых редакций отчета совета по вопросам ТО (MRB) или новой редакции документа по планированию ТО (MPD), эксплуатант должен в срок до 90 дней разработать и утвердить изменения в Программу ТО.

Программы ТО для ВС Авиации общего назначения (АОН) должны быть основаны на рекомендациях и указаниях разработчика и изготовителя ВС и двигателей, а также на основе рекомендаций изготовителей установленного оборудования.

Для проходящего сертификацию типа нового ВС, когда отсутствует ранее утвержденная программа ТО, в целях подготовки и представления на утверждение реалистичной программы ТО потребуется всесторонняя оценка эксплуатантом рекомендаций изготовителя совместно с другой информацией по летной годности.

7.3 В процессе утверждения предлагаемой программы ТО инспектор ОПЛГ должен рассмотреть следующие требования к содержанию программы

ТО:

- а) отчет MRB, утвержденный государством разработчика (крайней ревизии);
- б) типовую программу ТО (MPD), выпущенную держателем Сертификата типа (СТ) или изготовителем (крайней ревизии);
- в) ограничения летной годности (ALJ), установленные в документации на СТ; они могут включать CMR, ограничения сроков эксплуатации изделий по условиям летной годности и ALJ по условиям допустимой повреждаемости;
- г) специальные эксплуатационные требования государства регистрации. Сюда относятся требования к ТО, связанные с полетами категории EDTO, полетами с сокращенными минимумами вертикального эшелонирования (RVSM), специальные требования к ТО, связанные с бортовыми системами регистрации параметров полета (FDR) и звуковой информации (CVR);
- е) применимые стандарты изменения интервалов выполняемых работ;

7.4 Объемы выполняемых работ в соответствии с Программой по ТО АТ и их периодичность должны проверять инспектор ОПЛГ Органа ГА, а полноту и порядок выполнения Программ по ТО АТ должны контролировать владельцы Сертификата эксплуатанта.

7.5 В предоставляемой на утверждение Программе по ТО АТ инспектору ОПЛГ следует обратить особое внимание на ТО всего аварийного оборудования с интервалами их замены в эксплуатации согласно требований производителей.

7.6 Владелец должен иметь Программу технического обслуживания и стандарты для определения временных ограничений касающихся технического обслуживания. Исходя из этого содержание Программ, представленных для утверждения каждым эксплуатантом, будут несколько отличаться.

7.7 Все вносимые в Программу изменения и дополнения должны утверждаться инспекторами ОПЛГ Органа ГА. Необходимо достаточно подробно излагать порядок изменений в Программы по ТО АТ в целях определения наиболее ответственных частей Программы, требующих утверждения инспекторами Органа ГА.

7.8 Владелец/Эксплуатант ВС должен также указывать подразделение его организации, которое несет общую ответственность за утверждение вносимых в Программу по ТО АТ изменений.

7.9 Инспектора ОПЛГ Органа ГА должны утверждать изменения, которые планируются внести, по следующим направлениям:

- изменение надежности АТ;
- изменения, связанные со стандартами эксплуатационных характеристик по ТО АТ, включая инструкции, касающиеся разработки указанных стандартов;
- анализа полученных данных по ТО АТ;
- методы анализа данных и их применение в Программе по техническому обслуживанию АТ;
- порядок увеличения или уменьшения на авиационной технике количества систем по ТО, компонентов;
- порядок передачи систем по ТО АТ, компонентов для использования в других Программах по ТО АТ;

7.10 При оценке порядка изменения Программы по ТО АТ следует также учитывать:

- предусмотрено ли в Программе периодическое рассмотрение стандартов для определения того, что является ли установленный стандарт эксплуатационных характеристик по-прежнему действующим или его требуется пересмотреть;
- анализ и порядок внедрения утвержденных изменений и дополнений;
- наличие в соответствующих нормативных документах требований, связанных с периодичностью инспектирования ВС/компонентов ВС после выполнения на нем капитального/структурного ремонта.

## 8. Содержание Программы по ТО АТ

По общему содержанию каждая Программа ТО имеет следующую информацию:

- содержание;
- список организаций для рассылки;
- перечень ревизий/временных ревизий документа;
- наименование документа для ссылок в другую документацию;
- информацию о ВС или парке ВС эксплуатанта на которые распространяется действие данной программы;
- наименование эксплуатанта, его почтовые реквизиты, №№ телефонов, электронные адреса;
- перечень документов, которые были использованы при её разработке;
- перечень действующих страниц/LEP;
- заявление ответственного руководителя;
- учет наработки ВСУ (при наличии);
- плановое/внеплановое ТО;
- выполнение контрольно-испытательных полетов.

Программа по ТО АТ должна включать данные:

- a) периодичности выполнения работ по ТО АТ с учётом предполагаемого использования ВС;
- b) когда это применимо, Программу сохранения целостности конструкции/ антикоррозионную защиту (СРСР);
- c) процедуры внесения изменений и дополнений;
- d) описанию процедур контроля состояния АТ и Программы контроля уровня надёжности для систем ВС, двигателей и их компонентов;
- e) периодичность выполнения работ, в соответствии с Программой по ТО АТ установленной государством разработчика, при её утверждении, остается неизменной.
- f) ресурсные данные по каждому компоненту с ограниченным ресурсом двигателя и шасси с интервалом их замены в эксплуатации;
- g) периодичность выполнения повторяющихся АД/СБ.
- h) учет принципов человеческого фактора в целях обеспечения соответствующих условий работы ИТП в суровых климатических условиях (включая дождь и снег).
- i) распределение форм ТО при линейном и базовом ТО, ТО при длительной стоянке и хранении;

**Контрольная карта  
оценки программы технического обслуживания эксплуатанта  
(см. инструктивный материал для заполнения формы)  
Заявитель**

№	Ссылка на АПКР	Описание	Ссылка на программу ТО	Соответствует	Не соответствует	Не применимо	Подпись инспектора
1	АПКР-6, Ч-I ст.352,353,425	Описание программы ТО (включить типы ВС, для которых создана программа ТО. Описание базовых данных создания программы ТО)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2	АПКР-6, Ч-I ст.352,353, 425-427	Формат программы ТО (структура или приемлемый для органа гражданской авиации формат с учетом человеческого фактора)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3	АПКР-6, Ч-I ст.425-427	Проведение ревизии и контроль распределения копий программы ТО (включить процедуры производства ревизии и распределения копий программы ТО)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4	АПКР-6, Ч-I ст.352,353, 425-427	Базовые данные создания программы ТО и его содержание (как указано в 1, включает соответствующие MRBR, MPD, Руководство по ТО (глава 4 и 5) и любые соответствующие документы)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	АПКР-6, Ч-I ст.352,353, 425-427	Производство ТО и их интервалы для ВС, двигателей, пропеллеров и компонентов. Для включения, следующего и их интервалов ТО: i) инспекции ii) расписание ТО iii) ремонт и капитальный ремонт iv) инспекция планера v) условия мониторинга задач vi) задачи, которые определены как обязательные при одобрении сертификата типа ВС		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



Последующие действия заявителя подготовлены

Примечания заявителя

ФИО, подпись

Дата

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Для использования Органом ГА  
Окончательные выводы**



## Оценка программы технического обслуживания – инструктивный материал (см. руководство, прилагаемые для заполнения формы)

1. Описание программы технического обслуживания
  - а. Включение типа ВС в программу ТО является основой для разработки программы ТО.
  - б. Четкое описание основных требований программы включает осмотры, ремонт, расписание обслуживания, капитальный ремонт и техническое обслуживание и их интервалы.
2. Формат программы технического обслуживания
  - а. Таблица содержания, ссылающаяся на главы, разделы и номера страниц.
  - б. Формат и содержание программы ТО с соблюдением принципов человеческого фактора
3. Ревизии и контроль распределения копий программы ТО
  - а. Перечень действующих страниц (LER) используется для обеспечения того, чтобы каждое руководство содержало текущую информацию. LER показывает статус ревизии каждой страницы.
  - б. Подробности процесса ревизии программы ТО.
  - в. Процедуры внесения изменений в программу ТО.
  - г. Одобрение и контроль за распределением копий ревизий в программе ТО.
  - д. Описание того, как программа ТО должна предоставляться каждому лицу, которое выполняет или управляет обслуживанием ВС. Все копии MCM нумеруются в соответствии со списком рассылки.
4. Базовые данные разработки программы ТО и его содержание
  - а. Описание программы ТО со ссылками на MRBR, MPD и Руководство по техническому обслуживанию (главы 4 и 5) и любые другие соответствующие документы, если это применимо.
  - б. Должны быть идентифицированы обязательные задачи технического обслуживания и их интервалы, указанные в сертификате типа ВС.
  - в. Элементы ограничения летной годности, указанные в сертификате типа ВС. Они могут включать в себя элементы SMR, элементы ограничивающие сроки летной годности и толерантность к повреждениям ALL.
  - г. Обязательные пределы срока службы для деталей, ограниченных по времени работы двигателя, указанных изготовителем;
  - д. Техническое обслуживание двигателя и ВСУ снятых с ВС, как указано в руководстве по планированию ТО двигателя и ВСУ;
  - е. Требования к специальным видам эксплуатации, связанные с обслуживанием дополнительных элементов конфигурации, например, полеты EDTO, RVSM, Cat II и Cat III заходы на посадку.
5. Задачи технического обслуживания и их интервалы

- а. Задачи и интервалы включают ВС, двигатель, пропеллер и компоненты, которые основаны на документах, представленных в (4), использованных при разработке программы ТО.
  - б. Задача временных интервалов используется и включает в себя циклы, налет летных часов или календарное время. Для удобства планирования заявитель может сгруппировать задачи в пакеты или запланированные проверки обслуживания (например, проверку формы А или проверку через каждые 150 часов налета).
  - в. Некоторые эксплуатанты могут выполнять плановые проверки технического обслуживания в отдельных «фазах», которые в совокупности составляют полную проверку. Это приемлемо при условии, что интервал между повторениями задач не будет превышен.
  - г. Необходимо убедиться, что задачи обслуживания, сгруппированные в пакеты проверок (проверка по времени налета или буквенная проверка), находятся в пределах рекомендуемых временных интервалов.
  - б. Структурный состав программы (SIP)
    - а. Когда это применимо, включать дополнительные проверки, процессы предотвращения коррозии и контроля, структурную модификацию и соответствующие проверки, методологию оценки ремонта и широкомасштабные процедуры проверки усталостного повреждения.
7. Процедуры отклонения от выполнения задач ТО
- а. Если применимо, описание соответствующих средств для оценки непрерывной эффективности одобренной программы ТО. Документированный процесс должен обеспечивать постоянную эффективность одобренной программы ТО.
  - б. Этот процесс должен всесторонне идентифицировать необходимость внесения изменений в расписание ТО и обычно включает анализ отчетов летных экипажей (PIREPS) или полную программу надежности.
  - в. Использование допустимых отклонений от расписания ТО разрешается только тогда, когда ТО, предусмотренное программой ТО не могут быть выполнены в силу обстоятельств, которые не могли быть предвидены эксплуатантом. Если эксплуатант хочет включить допустимые отклонения в программу ТО, заявка должна содержать полную информацию о допуске, в том числе средства контроля, и заявитель должен продемонстрировать, что соответствующее оборудование может безопасно эксплуатироваться при отклонении от расписания ТО.
  - г. Никакое одобрение не должно выдаваться увеличению интервалов между ТО, связанных с элементами AD, ALI и SMR, без соответствующей координации с государством разработчиком.
8. Программа надежности
- а. Если это применимо, см «Одобрение программы надежности»
9. Мониторинг показателей работы двигателя
- а. Для ВС, которые не требуют программы надежности, программа мониторинга состояния двигателей может потребоваться.

10. Обзор и обновление программы технического обслуживания

- а. Описание процедур периодического обзора программы ТО для того, чтобы убедиться, что она принимает во внимание последние рекомендации держателя сертификата типа, изменения к MRBR, новые требования, содержащиеся в ICA в отношении каких - либо модификаций, MCAI (AD) и т.д.
- б. Описание ресурсов, организации и процессов для выполнения постоянной оценки в п.8а выше.

11. Используемые формы

- а. Если содержание программы ТО относится к конкретным формам компании, необходимо приложить примеры, если это применимо.

12. Любые дополнительные элементы

- а. Зарезервировано для любых дополнительных элементов, которые могут потребоваться для оценки АОС.