

ОГЛАВЛЕНИЕ

(приведено для удобства пользования проектом, в нормативном правовом акте будет удалено)

| | |
|--|----|
| I. Общие положения..... | 1 |
| II. Действие удостоверения о годности к полетам | 3 |
| III. Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам на основании сертификата типа или аттестата о годности к эксплуатации | 4 |
| IV. Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам на основании акта оценки | 6 |
| V. Инспекционный контроль..... | 8 |
| I. Общие положения..... | 1 |
| II. Порядок сертификации организаций по ТО | 2 |
| Порядок подачи документов для получения сертификата | 2 |
| Порядок принятия решения о предоставлении сертификата или об отказе в его предоставлении..... | 4 |
| Ограниченные виды работ..... | 7 |
| Сертификационное дело | 8 |
| III. Требования к организациям по ТО | 8 |
| Требования к помещениям, оборудованию и условиям выполнения работ..... | 8 |
| Требования к оборудованию, материалам и документам | 10 |
| IV. Требования к персоналу организации по ТО | 10 |
| Требования к руководящему персоналу | 11 |
| Требования к контролируемому персоналу | 11 |
| Требования к допускающему персоналу..... | 11 |
| Рекомендации лицу для получения свидетельства специалиста по техническому обслуживанию | 12 |
| Перечни руководящего, контролирующего и допускающего персонала | 12 |
| Требования к подготовке | 12 |
| V. Требования к управлению..... | 13 |
| Привилегии и ограничения сертификата | 13 |
| Работа, выполненная вне постоянного месторасположения организации по ТО..... | 13 |
| Работы, выполняемые для обладателей сертификатов эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки | 14 |
| Положение о деятельности организации по ТО | 14 |
| VI. Положение о деятельности организации по ТО содержит: | 14 |
| Система качества организации по ТО | 15 |
| Инспекции | 16 |
| Перечень допустимых видов работ | 16 |
| Техническое обслуживание по контракту | 17 |
| Хранение документации | 17 |
| Отчеты о затруднениях в обслуживании | 17 |
| Инспекционные проверки организаций по ТО..... | 18 |
| "Техническое обслуживание, ПТО, изменение конструкции и инспекции воздушных судов | 1 |
| Программы технического обслуживания, ПТО и изменения конструкции. Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию | 2 |
| Персонал..... | 4 |
| Постоянный анализ и надзор..... | 5 |
| Свидетельство о техническом обслуживании | 5 |
| Инспекции стареющих воздушных судов..... | 6 |
| Отчет об отказах, неисправностях и дефектах | 6 |
| «Глава IX. Порядок допуска к полетам гражданских воздушных судов | 9 |

| | |
|--|----|
| Общие требования | 9 |
| Инспекции | 10 |
| Инспекции по утвержденной программе | 13 |
| Порядок проведения ежегодных и 100-часовых инспекций | 14 |
| Содержание, форма и ведение учетных записей по инспекциям | 17 |
| Техническое обслуживание | 18 |
| Существенные изменения конструкции | 20 |
| Существенный ремонт | 22 |
| ПТО | 23 |
| Документация | 25 |
| Допуск к полетам после технического обслуживания, ПТО, модификации и изменения конструкции | 28 |
| Данные по техническому обслуживанию: фальсификация, воспроизведение и изменение | 28 |
| | 28 |
| КОМПОНЕНТЫ | 29 |

Министерство транспорта Российской Федерации
(МИНТРАНС РОССИИ)

ПРИКАЗ

Об утверждении Федеральных авиационных правил
«Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам» и «Порядок
сертификации юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание
воздушных судов»

В соответствии со статьями 8, 35, 36 и 66 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607, № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290, 3291; 2007, № 1 (ч.1), ст. 29, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст.6239, 6244, 6245; 2008, № 29 (ч.1), ст. 3418, № 30 (ч.2), ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30 (ч. 1), ст. 4590, № 48, ст. 6733, № 50, ст. 7351) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить Федеральные авиационные правила «Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам» согласно приложению № 1 к настоящему приказу.

2. Утвердить Федеральные авиационные правила «Порядок сертификации юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание воздушных судов» согласно приложению № 2 к настоящему приказу

3. Внести в Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 16185) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), изменения согласно приложению № 3 к настоящему приказу.

4. Внести в Федеральные авиационные правила "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701) с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 15 июня 2011 г. № 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г. № 21340), изменения согласно приложению № 4 к настоящему приказу.

5. Внести в Федеральные авиационные правила "Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации", утвержденные приказом Минтранса России от 4 февраля 2003 г. № 11 (зарегистрирован Минюстом России 24 марта 2003 г., регистрационный N 4314), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 23 декабря 2005 г. № 154 (зарегистрирован Минюстом России 27 января 2006 г., регистрационный № 7419), от 25 июля 2007 г. № 103 (зарегистрирован Минюстом России 8 октября 2007 г., регистрационный № 10261), от 12 февраля 2009 г. № 24 (зарегистрирован Минюстом России 2 марта 2009 г., регистрационный № 13451), от 23 декабря 2009 г. № 249 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16185), от 15 апреля 2010 г. № 95 (зарегистрирован Минюстом России 17 мая 2010 г., регистрационный № 17219) и от 12 августа 2011 г. № 221 (зарегистрирован Минюстом России 15 сентября 2011 г., регистрационный № 21810), изменения согласно приложению к настоящему приказу.

6. Признать утратившими силу нормативные правовые акты согласно приложению № 6 к настоящему приказу.

7. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 180 дней со дня официального опубликования.

Министр

М.Ю. Соколов

Федеральные авиационные правила
«Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам»

І. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила «Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам» (далее – Правила) разработаны в соответствии со статьей 36 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607, № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290, 3291; 2007, № 1 (ч.1), ст. 29, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, № 29 (ч.1), ст. 3418, № 30 (ч.2), ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30 (ч. 1), ст. 4590, № 48, ст. 6733, № 50, ст. 7351).

2. Настоящие Правила устанавливают порядок выдачи удостоверения о годности к полетам на воздушные суда:

а) зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, за исключением воздушных судов, в отношении которых функции по выдаче удостоверений о годности к полетам не переданы иностранному государству в соответствии со статьей 83бис Конвенции о международной гражданской авиации;

б) зарегистрированные в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства, передавшего функции по выдаче удостоверений о годности к полетам Российской Федерации в соответствии со статьей 83бис Конвенции о международной гражданской авиации;

в) сверхлегкие гражданские воздушные суда авиации общего назначения, зарегистрированные в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации.

3. Правила не отменяют действие ранее выданных сертификатов летной годности (удостоверений о годности к полетам).

4. Удостоверение о годности к полетам выдается на основании:

а) сертификата типа или аттестата о годности к эксплуатации; или

б) акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям (далее – акт оценки).

II. Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам.

5. Владелец воздушного судна для получения удостоверения о летной годности подает в территориальный орган уполномоченного органа в области гражданской авиации (далее – уполномоченный орган) заявление, в котором указываются:

а) для юридического лица – полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование юридического лица, организационно-правовая форма 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;

б) фактический (почтовый) адрес заявителя;

в) контактный телефон, факс, адрес электронной почты заявителя;

г) вид воздушного судна (самолет, вертолет, планер, аэростат и т.п.), его тип или наименование;

д) государство изготовителя воздушного судна;

е) государство регистрации воздушного судна;

ж) государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

з) основание для выдачи удостоверения о годности к полетам (сертификат типа, аттестат о годности к эксплуатации или акт оценки);

и) максимальная взлетная масса воздушного судна;

к) данные о выданном ранее сертификате летной годности (удостоверении о годности к эксплуатации) с указанием органа, выдавшего документ, даты и номера документа и его срока действия;

л) предполагаемые виды полетов (коммерческие воздушные перевозки пассажиров, коммерческие воздушные перевозки грузов, авиационные работы, полеты в целях авиации общего назначения).

К заявлению прилагаются следующие документы:

а) копия свидетельства о государственной регистрации юридического лица или копию документа, удостоверяющего личность физического лица;

б) документы, подтверждающие полномочия представителя юридического лица или физического лица на подписание заявления;

в) иные документы, предусмотренные настоящими Правилами.

Владелец воздушного судна обеспечивает достоверность представленных данных и документов, их копий.

Документы, представленные заявителем уполномоченному органу не возвращаются заявителю и подлежат хранению в учетном деле заявителя, которое формируется при подаче заявителем заявления в течение всего срока службы воздушного судна.

6. Не допускается требовать от заявителя представления документов и совершения действий, не предусмотренных настоящими Правилами.

7. Владелец воздушного судна представляет воздушное судно для проверок, предусмотренных настоящими Правилами, а также обеспечивает персонал и оборудование, необходимые для успешного проведения указанных проверок.

8. Запрещено требовать от заявителя оплаты каких-либо действий, взимание сборов и пошлин, в том числе за оказание государственных услуг, не предусмотренных налоговым и иным законодательством Российской Федерации, предоставления документов и осуществления действий в целях получения удостоверения о годности к полетам, не предусмотренных настоящими Правилами.

9. Удостоверение о годности к полетам оформляется по образцу, указанному в Приложении 8 к Конвенции о международной гражданской авиации, подписывается руководителем уполномоченного органа с указанием даты, заверяется печатью уполномоченного органа и выдается заявителю.

10. В удостоверении о годности к полетам, выданном на основании сертификата типа или аттестата о годности к эксплуатации, указывается категория сертификата типа воздушного судна.

В удостоверении о годности к полетам, выданном на основании сертификата типа ограниченной категории, также указываются цели эксплуатации, перечисленные в сертификате типа ограниченной категории.

11. В случае отказа в выдаче удостоверения о годности к полетам уполномоченный орган направляет заявителю письменное уведомление с обоснованием причин отказа.

Решение об отказе принимается уполномоченным органом в случае недостоверности данных, содержащихся в заявлении и прилагаемых к нему документах, или несоответствия представленных документов перечню, указанному в пункте 5 настоящих Правил.

Заявитель может обжаловать указанное решение в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

III. Действие удостоверения о годности к полетам

12. Удостоверение о годности к полетам действительно в течение всего срока эксплуатации воздушного судна при условии соблюдения правил эксплуатации и технического обслуживания воздушного судна, предусмотренных эксплуатационной документацией гражданского воздушного судна и федеральными авиационными правилами.

13. Удостоверение о годности к полетам подлежит передаче вместе с воздушным судном и не утрачивает силы при смене владельца при условии сохранения регистрации воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

14. Удостоверение о годности к полетам аннулируется уполномоченным органом в случае:

неустранимых повреждений воздушного судна, влекущих невозможность его дальнейшей эксплуатации или нецелесообразность ремонта воздушного судна по оценке собственника воздушного судна;

существенных изменений конструкции воздушного судна, не предусмотренного эксплуатационной документацией воздушного судна, выполненных в нарушение требований федеральных авиационных правил;

исключения воздушного судна из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации или государственного реестра гражданских воздушных судов иностранного государства, передавшего функции по выдачи удостоверений о годности к полетам Российской Федерации.

15. Действие удостоверения о годности к полетам приостанавливается уполномоченным органом в случае:

нарушения правил эксплуатации, установленных эксплуатационной документацией воздушного судна, устранимых при проведении технического обслуживания, ремонта воздушного судна, предусмотренных эксплуатационной документацией воздушного судна;

наличия устранимых повреждений воздушного судна, влекущих необходимость выполнения ремонта воздушного судна, не предусмотренного эксплуатационной документацией воздушного судна;

изменения конструкции воздушного судна, не предусмотренного эксплуатационной документацией воздушного судна.

16. В случае приостановления действия, аннулирования удостоверения о годности к полетам эксплуатант или владелец легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения или сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения (далее – владелец воздушного судна) должен возвратить удостоверение о годности к полетам выдавшему его уполномоченному органу.

IV. Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам на основании сертификата типа или аттестата о годности к эксплуатации

17. Для получения удостоверения о годности к полетам на основании сертификата типа или аттестата о допуске к эксплуатации в дополнение к документам, указанным в пункте II настоящих Правил, заявитель предоставляет в уполномоченный орган следующие документы:

а) копию сертификата типа с картой данных типа либо копию аттестата о годности к эксплуатации с соответствующими приложениями;

б) копии экспортного сертификата летной годности, выданного государством изготовителя и, при наличии, действительного сертификата летной годности;

в) в случае, если удостоверение о годности к полетам в Российской Федерации получает первый экземпляр данного типа:

копию экземпляра руководства по летной эксплуатации, копию руководства по летной годности (регламента по техническому обслуживанию) или эквивалентного им документа;

копию комплекта эксплуатационных бюллетеней или эквивалентных документов, выпущенных в отношении воздушного судна;

копию основного перечня минимального исправного оборудования (далее – MMEL), если MMEL утвержден разработчиком воздушного судна;

г) технические журналы (формуляры) воздушного судна или эквивалентные учетные документы;

д) экземпляр акта об определении массы и центра тяжести воздушного судна;

е) экземпляр отчета о контрольном облете воздушного судна, в случаях, предусмотренных в пункте 9.46 Федеральных авиационных правил «Подготовка и

выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128;

ж) в случаях, предусмотренных подпунктами «г» - «е» пункта 18 настоящих Правил - заключение (запись) об инспекции, предусмотренной пунктом 9.24 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128.

18. Удостоверение о годности к полетам на воздушное судно на основании сертификата типа или аттестата о годности к эксплуатации выдается:

а) на воздушное судно, вновь изготовленное в Российской Федерации или в государстве - участнике Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (г. Минск, 12 - 25 декабря 1991 г.), при условии, что изготовитель воздушного судна, имеющий соответствующий сертификат, подтвердил соответствие изготовленного воздушного судна типовой конструкции, утвержденной сертификатом типа или аттестатом о годности к эксплуатации;

б) на воздушное судно, вновь изготовленное в иностранном государстве, не участвующим в Соглашении о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте «е» настоящего пункта, при условии, что:

сертификат типа на воздушное судно выдан (одобрен) Межгосударственным авиационным комитетом;

государство изготовителя воздушного судна подтвердило положительные результаты проверки годности к полетам воздушного судна выдачей экспортного сертификата или эквивалентного документа, соответствующего стандартам Приложения 8 к Конвенции о международной гражданской авиации;

в) на воздушное судно, имеющее на день опубликования настоящих правил действующий сертификат летной годности гражданского воздушного судна, выданный уполномоченным органом в области гражданской авиации в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденными приказом Минтранса России от 16 мая 2003 г. № 132;

г) на воздушное судно, имеющее сертификат летной годности, выданный в соответствии с ФАП-132, но впоследствии приостановленный (аннулированный) выдавшим его органом, в случае устранения причин, вызвавших его приостановление (аннулирование), что подтверждается заключением (записью) об инспекции, предусмотренной пунктом 9.24 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128;

д) на воздушное судно, ранее бывшее в эксплуатации в государственной или экспериментальной авиации, удостоверение о годности к полетам выдается в случае, если производитель подтвердит соответствие экземпляра воздушного судна утвержденной типовой конструкции и имеющее заключение (запись) об инспекции, предусмотренную пунктом 9.24 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128;

е) на вертолет с максимальной взлетной массой до 3100 кг или иное воздушное судно с максимальной взлетной массой до 5700 кг, предназначенные для использования в целях авиации общего назначения, выполнения авиационных работ - в случае, если государство изготовителя, с которым Российской Федерацией или по ее поручению заключено соглашение по безопасности полетов или признанию сертификатов типа, подтвердило положительные результаты проверки годности к полетам воздушного судна выдачей экспортного сертификата или эквивалентного документа, соответствующего стандартам Приложения 8 к Конвенции о международной гражданской авиации, и имеющие заключение (запись) об инспекции, предусмотренной пунктом 9.24 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128.

V. Порядок выдачи удостоверения о годности к полетам на основании акта оценки

19. Для получения удостоверения о годности к полетам на основании акта оценки в дополнение к документам, указанным в пункте 17 настоящих Правил, заявитель предоставляет в уполномоченный орган следующие документы:

а) копии сертификата типа и карты данных, либо аттестата о годности к эксплуатации с соответствующими приложениями в случае, если воздушное судно соответствовало ранее сертификату типа или аттестату о годности к эксплуатации;

б) копии экспортного сертификата летной годности, выданного государством изготовителя, а также ранее выданного сертификата летной годности при наличии данных сертификатов;

в) копию руководства по летной годности (регламента по техническому обслуживанию) или эквивалентного документа, если данные документы были изданы разработчиком воздушного судна;

г) копию комплекта эксплуатационных бюллетеней или эквивалентных документов воздушного судна, если данные документы были изданы разработчиком воздушного судна;

д) экземпляр руководства по летной эксплуатации, если данное руководство было издано разработчиком воздушного судна;

е) технические журналы (формуляры) воздушного судна или эквивалентные учетные документы по учету наработки, проведению инспекций и технического обслуживания воздушного судна;

ж) экземпляр акта об определении массы и центра тяжести воздушного судна;

з) экземпляр отчета о контрольном облете воздушного судна.

20. Удостоверение о годности к полетам на основании акта оценки воздушного судна выдается на воздушное судно, имеющее на момент опубликования настоящих правил действующий сертификат летной годности гражданского воздушного судна, выданный уполномоченным органом в области гражданской авиации, в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденными приказом Минтранса России от 17 апреля 2003 г. № 118, на основании указанного сертификата летной годности.

21. Удостоверение о годности к полетам на основании акта оценки воздушного судна, изготовленного из набора компонентов под контролем изготовителя набора, выдается при условии, если в акте оценки содержится следующая информация:

сведения, позволяющие идентифицировать воздушное судно, изготовителя набора компонентов воздушного судна, лицо (лиц), осуществившего сборку воздушного судна;

даты изготовления набора компонентов, начала и окончания сборки воздушного судна;

сведения об одобрении уполномоченным лицом изготовителя программы технического обслуживания воздушного судна;

подтверждение изготовителя набора компонентов воздушного судна о правильности сборки воздушного судна;

подтверждение успешного облета воздушного судна, подтверждающего правильность информации, изложенной в руководстве по его летной эксплуатации;

положительная оценка соответствия воздушного судна требованиям летной годности.

22. Удостоверение о годности к полетам на основании акта оценки воздушного судна, большая часть которого изготовлена самостоятельно его владельцем (владельцами), выдается при условии, если в акте оценки содержится следующая информация:

сведения, позволяющие идентифицировать воздушное судно, лицо (лиц), изготовившего воздушное судно;

даты начала и окончания изготовления воздушного судна;

сведения об одобрении уполномоченным лицом изготовителя программы технического обслуживания;

подтверждение правильности изготовления уполномоченным лицом;

подтверждение успешного облета воздушного судна, подтверждающего правильность информации, изложенной в руководстве по его летной эксплуатации;

положительная оценка соответствия воздушного судна требованиям летной годности;

подтверждение о том, что воздушное судно имеет налет не менее 50 часов или, если воздушное судно близко по конструкции воздушному судну, имеющему удостоверение о годности к полетам или эквивалентный ему документ, не менее 25 часов.

23. Решение о выдаче удостоверения о годности к полетам на основании акта оценки воздушного судна, не указанного в пунктах 19 и 22 настоящих правил и предназначенного для использования в демонстрационных полетах, выставках, включая полеты в целях подготовки экипажей воздушных судов, прибытия к месту проведения мест проведения демонстрационных полетов, выставок и обратно, выдается в случае, если в акте оценки содержится следующая информация:

сведения, позволяющие идентифицировать воздушное судно, изготовителя компонентов воздушного судна, лицо (лиц), осуществившего восстановление воздушного судна до состояния летной годности;

даты изготовления агрегатов, набора компонентов воздушного судна, начала и окончания работ по изготовлению (восстановлению, внесению изменений в конструкцию) воздушного судна, перечень вносимых изменений;

сведения об одобрении уполномоченным лицом изготовителя программы технического обслуживания;

подтверждение успешного облета воздушного судна, подтверждающего правильность информации, изложенной в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна и дополнениям к нему;

положительная оценка соответствия воздушного судна требованиям летной годности;

подтверждение, что воздушное судно имеет налет не менее 15 часов после модификации.

VI. Инспекционный контроль

24. Государственный транспортный инспектор уполномоченного органа проводит инспекционную проверку летной годности воздушного судна в случае поступления в орган государственного надзора обращений физических лиц, юридических лиц, органов государственной власти, должностных лиц органов государственной власти, в том числе органов государственного надзора, органов местного самоуправления, средств массовой информации об авиационном происшествии или инциденте, о фактах нарушений требований воздушного законодательства Российской Федерации, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу либо влекут причинение такого вреда.

В случае, если государственный транспортный инспектор не отвечает требованиям пункта 9.7 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, то государственный транспортный инспектор привлекает для инспекционной проверки воздушного судна лицо, отвечающее указанным требованиям 9.7 в отношении проверяемого воздушного судна.

25. Акт инспекционной проверки подписывается государственным транспортным инспектором и участвующим в инспекционной проверке специалистом по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в случае, если такой специалист привлекался для проведения инспекционной проверки.

26. При проведении инспекционной проверки запрещается задерживать отправку воздушного судна, за исключением случаев, когда выявлены неисправности, указанные в пунктах 14 или 15 настоящих Правил.

В случае, когда выявлены неисправности, указанные в пункте 15 настоящих Правил, отправку воздушного судна разрешается при наличии заключения об устранении указанных неисправностей или заключения о возможности перелета к месту технического обслуживания воздушного судна, которые выдаются лицом, отвечающим требованиям пункта 9.7 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в отношении проверяемого воздушного судна.

27. В случае, если выявленные при инспекционной проверке неисправности не устранены в течение 90 дней с момента ее проведения или при выявлении указанных в пункте 14 настоящих Правил оснований для приостановления действия удостоверения о годности к полетам, уполномоченный орган принимает обоснованное решение о приостановлении действия удостоверения о годности к полетам, которое направляется держателю удостоверения о годности к полетам в течение двух рабочих дней с даты принятия решения о приостановлении действия удостоверения о годности к полетам.

В решении о приостановлении действия удостоверения о годности к полетам должны быть указаны основания приостановления действия удостоверения о годности к полетам и порядок обжалования решения о приостановлении действия удостоверения о годности к полетам.

Возобновление действия приостановленного удостоверения о годности к полетам производится уполномоченным органом, вынесшим решение о приостановлении действия удостоверения о годности к полетам на основании заключения об устранении указанных неисправностей, выданного владельцем свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов с правом обслуживания проверяемого воздушного судна.

28. В случае, если выявленные при инспекционной проверке неисправности не устранены в течение 365 дней с момента ее проведения или при выявлении указанных в пункте 14 настоящих правил оснований для аннулирования удостоверения о годности к полетам, уполномоченный орган принимает решение об аннулировании удостоверения о годности к полетам, которое направляется держателю удостоверения о годности к полетам в течение двух рабочих дней с даты принятия решения о приостановлении действия удостоверения о годности к полетам.

В решении об аннулировании удостоверения о годности к полетам должны быть указаны основания аннулирования удостоверения о годности к полетам.

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
«Порядок сертификации юридических лиц, осуществляющих
техническое обслуживание воздушных судов»

І. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила «Порядок сертификации юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание воздушных судов» (далее – Правила) разработаны в соответствии со статьей 8 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607, № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290, 3291; 2007, № 1 (ч.1), ст. 29, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, № 29 (ч.1), ст. 3418, № 30 (ч.2), ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30 (ч. 1), ст. 4590, № 48, ст. 6733, № 50, ст. 7351).

2. Настоящие Правила устанавливают порядок выдачи сертификата юридического лица, осуществляющего техническое обслуживание воздушных судов (далее – организация по ТО), внесения изменений в сертификат организации по ТО и требования к организации по ТО.

3. Запрещается производить техническое обслуживание воздушных судов гражданской авиации юридическим лицам, не имеющим выданный в соответствии с настоящими правилами сертификат организации по ТО, либо в нарушение ограничений, указанных в сертификате организации по ТО или Руководстве по деятельности организации по ТО.

Сертификат организации по ТО находится в месте осуществления основной деятельности организации по ТО и предъявляется по требованию уполномоченного органа в области гражданской авиации (далее – уполномоченный орган) или заказчиков услуг организации.

Организации, имеющие сертификат организации по техническому обслуживанию, могут производить техническое обслуживание, включая ремонт

воздушных судов гражданской авиации юридическим и физическим лицам до истечения срока указанного сертификата.

4. Оборудование, персонал, технические данные, технические характеристики и помещения, необходимые для выполнения заявленных работ, должны быть доступны для проверки уполномоченным органом, осуществляющим функцию по сертификации организаций по ТО (далее – сертифицирующий орган), в ходе сертификации или проведения процедур внесения изменений в Положение о деятельности организации по ТО в части изменения видов работ, подлежащих утверждению, а также во время инспекционного контроля в течение всего периода осуществления технического обслуживания и ремонта воздушных судов гражданской авиации.

5. Сертификат организации по ТО, расположенной на территории Российской Федерации, действителен со дня выдачи до дня отказа от него организации по ТО, приостановки его действия или аннулирования его сертифицирующим органом.

6. Сертификат организации по ТО, расположенной вне территории Российской Федерации, действителен со дня выдачи и до последнего числа двенадцатого месяца от месяца выдачи при условии, если ранее организация по ТО не откажется от сертификата организации по ТО, либо сертифицирующий орган не продлит его действие, приостановит или не аннулирует его. Срок действия сертификата организации по ТО продлевается сертифицирующим органом на 24 месяца, если организация по ТО в течение предыдущего срока действия сертификата осуществляла деятельность в соответствии с требованиями настоящих Правил и своевременно подала заявление в сертифицирующий орган о продлении срока действия сертификата.

Заявление на продление срока действия сертификата подается в сертифицирующий орган в порядке, установленном в Главе II настоящих Правил.

7. Владелец должен вернуть сертификат в сертифицирующий орган в случае отказа от сертификата, приостановки его действия либо аннулирования сертификата.

II. Порядок сертификации организаций по ТО

Порядок подачи документов для получения сертификата

8. Юридическое лицо, намеревающееся получить сертификат организации по ТО (далее – соискатель сертификата), направляет в сертифицирующий орган заявление о предоставлении сертификата организации по ТО.

9. В заявлении о предоставлении сертификата организации по ТО указываются:

полное и, если имеется, сокращенное наименование юридического лица, в том числе фирменное наименование, организационно-правовая форма юридического лица, адрес его места нахождения, адрес аэродрома, в котором намерен осуществлять деятельность соискатель сертификата, государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица, данные документа, подтверждающего факт внесения сведений о юридическом лице в единый

государственный реестр юридических лиц, с указанием адреса места нахождения органа, осуществившего государственную регистрацию, а также номера телефона и, если имеется, адреса электронной почты юридического лица;

идентификационный номер налогоплательщика, данные документа о постановке соискателя сертификата на учет в налоговом органе;

название организации по ТО;

адрес (адреса) осуществления производственной деятельности;

данные о типах (видах) воздушных судов, обслуживание которых планируется в организации по ТО;

для соискателя сертификата, расположенного за пределами Российской Федерации – подтверждение о том, что сертификат необходим для технического обслуживания воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации или включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, выданного Российской Федерацией, а также компонентов для использования на указанных воздушных судах.

Заявление подписывается руководителем постоянно действующего исполнительного органа юридического лица или иным лицом, имеющим право действовать от имени этого юридического лица, с приложением к заявлению, в этом случае, документов, подтверждающих полномочия представителя действовать от имени юридического лица в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.

10. В заявлении о предоставлении сертификата организации по ТО соискатель сертификата может указать просьбу о направлении ему в электронной форме информации по вопросам сертификации с указанием адреса электронной почты.

11. К заявлению о предоставлении сертификата организации по ТО прилагаются:

копии учредительных документов юридического лица, в установленном порядке;

документ, подтверждающий уплату государственной пошлины за предоставление сертификата;

перечень работ, запрашиваемых для включения в Положение о деятельности организации по ТО (далее – заявленные работы);

Программу подготовки персонала, соответствующую пункту 59 настоящих Правил;

две копии Положения о деятельности организации по ТО, соответствующего пункту VI настоящих Правил;

две копии Руководства по контролю качества, соответствующего пункту 66 настоящих Правил;

перечень функций по техническому обслуживанию, выполняемых техническим центром по контракту с другим лицом в соответствии с пунктом 72 настоящих Правил;

опись прилагаемых документов.

12. Запрещено требовать от заявителя оплаты каких-либо действий, взимание сборов и пошлин, в том числе за оказание государственных услуг, не

предусмотренных законодательством Российской Федерации, предоставления сведений и документов, не предусмотренных пунктами 8 и 11 настоящих Правил.

13. Заявление о предоставлении сертификата организации по ТО и прилагаемые к нему документы соискателем сертификата представляются в сертифицирующий орган непосредственно или направляются заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

14. Заявление о предоставлении сертификата организации по ТО и прилагаемые к нему документы соискатель сертификата вправе направить в сертифицирующий орган в форме электронного документа, подписанного электронной подписью, в соответствии с действующим законодательством.

15. Заявление о предоставлении сертификата организации по ТО и прилагаемые к нему документы принимаются сертифицирующим органом по описи прилагаемых документов, копия которой с отметкой о дате приема указанных заявления и документов в день приема вручается соискателю сертификата или его представителю, или направляется ему заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

16. В случае, если заявление о предоставлении сертификата организации по ТО оформлено с нарушением требований, установленных в пункте 8 настоящих Правил, или в случае, если документы, указанные в пункте 11 настоящих Правил, представлены не в полном объеме, сертифицирующий орган в течение трех рабочих дней со дня поступления заявления вручает соискателю сертификата уведомление о необходимости устранения в 30-дневный срок выявленных нарушений, представления отсутствующих документов, либо направляет указанное уведомление заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

17. При поступлении в сертифицирующий орган заявления о предоставлении сертификата организации по ТО и прилагаемых к нему документов, оформленных в соответствии с требованиями пунктов 8 и 11 настоящих Правил, в том числе после устранения нарушений в соответствии с пунктом 16 настоящих Правил, сертифицирующий орган в течение трех рабочих дней со дня поступления заявления принимает решение о рассмотрении заявления и прилагаемых к нему документов.

18. В случае, если после вручения (направления) соискателю сертификата организации по ТО уведомления о необходимости устранения выявленных нарушений, предусмотренных в пункте 16 настоящих Правил, в сертифицирующий орган в 30-дневный срок не поступило заявления о предоставлении сертификата организации по ТО, прилагаемых к нему документов либо они поступили с нарушением требований пунктов 8 и 11 настоящих Правил, заявление и прилагаемые к нему документы, в том числе ранее представленные, подлежат возврату соискателю сертификата с мотивированным обоснованием причин возврата.

19. Сертифицированная организация по ТО, расположенная за пределами Российской Федерации, должна подать заявление на продление сертификата не позднее 45 дней до истечения срока действия сертификата.

Порядок принятия решения о предоставлении сертификата или об отказе в его предоставлении

20. Сертифицирующий орган осуществляет проверку полноты и достоверности сведений, содержащихся в заявлении о предоставлении сертификата организации по ТО и прилагаемых к заявлению документах, в том числе проверку соответствия соискателя сертификата требованиям, установленным настоящими правилами, а также проверку с выездом на проверяемый объект с целью определения соответствия данных, указанных в заявлении и прилагаемых к нему документах, требованиям настоящих правил и принимает решение о предоставлении сертификата или об отказе в его предоставлении.

21. Указанные проверки сертифицирующий орган осуществляет в срок, не превышающий 30 рабочих дней со дня приема заявления о предоставлении сертификата организации по ТО и прилагаемых к заявлению документов.

22. При указании в заявлении нескольких адресов осуществления производственной деятельности, проверка с выездом проводится по одному из адресов, указанных в заявлении, по усмотрению сертифицирующего органа.

23. Решение о выдаче сертификата организации по ТО или об отказе в его выдаче оформляется приказом сертифицирующего органа.

24. В случае установления соответствия соискателя сертификата требованиям настоящих Правил сертифицирующий орган принимает решение о выдаче сертификата организации по ТО и оформляет его вместе с приказом.

25. Сертификат организации по ТО оформляется на бланке, являющимся документом строгой отчетности и защищенным от подделок полиграфической продукцией.

26. Сертификат организации по ТО подписывается вместе с приказом о предоставлении сертификата организации по ТО руководителем или заместителем руководителя сертифицирующего органа.

27. Сертификат организации по ТО и приказ о предоставлении сертификата регистрируются в журнале сертификатов, их копии в течение трех рабочих дней после подписания направляются в центральный аппарат уполномоченного органа.

28. В течение трех рабочих дней после подписания и регистрации сертификат организации по ТО вручается представителю соискателя сертификата или направляется соискателю сертификата заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

29. В случае установления оснований для отказа в предоставлении сертификата организации по ТО, предусмотренными настоящими Правилами, сертифицирующий орган принимает решение об отказе в предоставлении сертификата.

30. В течение трех рабочих дней со дня принятия указанного решения сертифицирующий орган вручает соискателю сертификата или направляет ему заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении:

31. Уведомление об отказе в предоставлении сертификата с мотивированным обоснованием причин отказа со ссылкой на конкретные положения настоящих Правил, являющихся основанием отказа; или, если причиной отказа является установленное в ходе проверки с выездом несоответствие соискателя сертификата сертификационным требованиям настоящих Правил, заверенную копию акта проверки соискателя сертификата.

32. Сведения, включаемые в акт проверки (чек-лист):

дата проверки;

место проверки;

наименование проверяемой организации по ТО;

фамилия, имя, отчество председателя комиссии по проверке;

фамилии, имена, отчества членов комиссии по проверке;

информация о соответствии или несоответствии соискателя сертификата требованиям настоящих правил по каждому требованию.

33. Основанием отказа в предоставлении сертификата являются:

наличие в представленном соискателем сертификата заявлении о предоставлении сертификата организации по ТО, в прилагаемых к нему документах недостоверной или искаженной информации;

установленное в ходе проверки с выездом несоответствие соискателя сертификата сертификационным требованиям настоящих Правил.

34. Решение сертифицирующего органа об отказе в предоставлении сертификата организации по ТО или бездействии сертифицирующего органа могут быть обжалованы соискателем сертификата в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

35. В сертификат организации по ТО и приказ сертифицирующего органа о предоставлении сертификата включаются следующие сведения:

наименование сертифицирующего органа;

полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, и организационно-правовая форма юридического лица, адрес его места нахождения, государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица;

идентификационный номер налогоплательщика.

36. Кроме того, в приказ сертифицирующего органа о предоставлении сертификата организации по ТО включаются сведения, с перечнем работ, разрешенных к выполнению сертифицирующим органом.

Указанные сведения содержат:

а) по плану воздушных судов:

класс 1. Конструкция легких воздушных судов с силовыми элементами из композиционных материалов;

класс 2. Конструкция воздушных судов, кроме легких, с силовыми элементами из композиционных материалов;

класс 3. Металлическая конструкция легких воздушных судов;

класс 4. Металлическая конструкция воздушных судов, кроме легких и сверхлегких;

б) по двигателям:

класс 1. Поршневые двигатели мощностью 450 л. с. или менее;

класс 2. Поршневые двигатели мощностью более 450 л. с.;

класс 3. Газотурбинные двигатели;

в) по воздушным винтам:

класс 1. Воздушный винт с переставляемыми на земле лопастями или с неизменяемым шагом из дерева, металла;

класс 2. Воздушные винты иной конструкции;

г) по радиоэлектронному оборудованию:

Класс 1. оборудование для радиосвязи;

класс 2. Навигационное оборудование. Радиосистемы, используемые на воздушном судне для навигации в районе аэродрома и на маршруте;

класс 3. Радарное оборудование;

д) по приборному оборудованию:

класс 1. Механические приборы. Диафрагмовые, манометры Бурдона, anerоидные, оптические, с механическим приводом, включая тахометры, указатели скорости, магнитные компасы, высотомеры, подобные механические приборы;

класс 2. Электрические приборы. Электрические измерительный приборы и системы, включая дистанционные измерительные приборы, указатели температуры цилиндров или подобные электрические инструменты;

класс 3. Гироскопические приборы. Приборы или системы, использующие гироскопические принципы и приводимые в движение давлением воздуха или электроэнергией, включая командный прибор автопилота, указатель крена и поворота, указатель гирополукомпаса, индукционные датчики, гирокомпасы;

класс 4. Электронные приборы. Приборы, устройство которых включает радиолампы и полупроводниковые элементы;

е) Дополнительные квалификационные отметки:

класс 1. Механические агрегаты, в которых используется гидросистемы, пневмосистемы, включая тормозные механизмы, насосы с механическим приводом, карбюраторы, колеса, амортизационные стойки и гидроагрегаты;

класс 2. Электрические приборы, включая стартеры, генераторы, регуляторы напряжения, электрические двигатели, магнето, топливные насосы с электроприводом, иные дополнительные электрические приборы;

класс 3. Электронные приборы.

Ограниченные виды работ

37. Сертифицирующий орган утверждает ограниченные виды работ для организации по ТО, которая обслуживает или заменяет только планеры воздушных судов, силовые установки, воздушные винты, радиооборудование, прибор определенного типа, либо выполняет только виды обслуживания, требующее оборудования и навыки, нетипичные для любой иной ремонтной базы.

Указанные разрешенные виды работ могут быть ограничены типом воздушного судна, двигателя, его компонента или перечнем компонентов определенного производителя и содержат разрешения для выполнения следующих видов работ:

техническое обслуживание и ремонт планеров воздушных судов определенной типа, модели воздушных судов;

техническое обслуживание и ремонт двигателей определенного типа, модели;

техническое обслуживание и ремонт винтов определенной типа, модели;

техническое обслуживание и ремонт приборов определенной типа, модели;

техническое обслуживание и ремонт радиооборудования определенной типа, модели;

техническое обслуживание и ремонт дополнительного оборудования определенной марки и модели;
техническое обслуживание и ремонт компонентов шасси;
техническое обслуживание и ремонт поплавков;
неразрушающий контроль, испытания и обработка информации средств объективного контроля;
техническое обслуживание и ремонт аварийного оборудования;
техническое обслуживание и ремонт лопастей несущего винта определенного типа, модели;
ремонта тканевой обшивки воздушных судов.

38. Обладатель сертификата организации по ТО должен подать заявление на изменения в сертификате, включающее наименование организации по ТО, и данные, подлежащие изменению.

Замена сертификата организации по ТО необходима в случае, если владелец сертификата меняет месторасположение организации по ТО.

Если обладатель сертификата организации по ТО продает или передает право собственности на организацию по ТО, новый владелец организации по ТО обязан подать заявление в соответствии с пунктами 8 и 11 настоящих Правил.

Сертификационное дело

39. Сертифицирующим органом формируется и ведется сертификационное дело обладателя сертификата организации по ТО, в которое включаются следующие документы:

заявление соискателя сертификата и прилагаемые к заявлению документы;
приказы сертифицирующего органа о предоставлении сертификата организации по ТО, об отказе в предоставлении сертификата, о переоформлении сертификата, о приостановлении, возобновлении и прекращении действия сертификата;

копия подписанного и зарегистрированного сертификата организации по ТО;
приказы сертифицирующего органа о назначении проверок соискателя сертификата, оператора, копии актов проверок, предписаний об устранении выявленных нарушений сертификационных требований, протоколов об административных правонарушениях, постановлений о назначении административных наказаний и других документов, связанных с осуществлением сертификационного контроля;

копии уведомлений и других документов, связанных с осуществлением сертификации организации по ТО.

40. Формирование и хранение сертификационного дела осуществляются сертифицирующим органом в соответствии с законодательством Российской Федерации.

III. Требования к организациям по ТО

Требования к помещениям, оборудованию и условиям выполнения работ

41. Для выполнения заявленных работ организация по ТО обеспечивает:

площади для размещения оборудования и организации рабочих мест, хранения материалов;

достаточное пространство для хранения воздушных судов, их компонентов в условиях, исключающих их порчу или повреждение во время выполнения работ;

изолированные площади для выполнения экологически опасных или тонких работ (покраска, очистка, мойка, сварка, ремонт радиоэлектронного, электрического оборудования, механическая обработка), оборудованные должным образом и предотвращающие неблагоприятное влияние на выполнение других работ и на окружающую среду;

шкафы, стойки, подъемно-транспортное оборудование, стенды и другие средства для хранения компонентов, в отношении которых выполняются работы. Должно обеспечиваться раздельное хранение компонентов, предназначенных для установки на воздушное судно, направления в ремонт или утилизации, предотвращающее их случайное использование не по назначению;

места, достаточные для хранения запасных компонентов и расходных материалов, поступивших от внешних поставщиков и предназначенных для использования при выполнении работ или компонент, снятых с обслуживаемых воздушных судов, их агрегатов. Должно обеспечиваться раздельное хранение запасных компонентов, предназначенных для установки на воздушное судно, направления в ремонт или утилизации, предотвращающее случайное использование компонентов не по назначению;

вентиляцию, освещение, поддержание температуры, влажности, иных климатических условий в месте работ, достаточных для выполнения заявленных работ в условиях, предусмотренных эксплуатационной документацией.

42. Организация по ТО, имеющая допуск на техническое обслуживание и ремонт воздушного судна в целом или агрегатов планера, должна обеспечить безопасное размещение самых больших типов воздушных судов, заявленных для технического обслуживания и ремонта.

43. Организация по ТО может выполнять заявленные виды работ за пределами своего основного месторасположения в случае, если она выполняется в соответствии с требованиями пунктов 41 и 42 настоящих Правил, федеральных авиационных правил.

44. Организация по ТО не может менять условия, предусмотренные пунктами 41 и 42 настоящих правил, которые могут существенно повлиять на выполнение работ согласно сертификату организации по ТО без внесения изменений в него и в Положение о деятельности организации по ТО.

Организация по ТО по согласованию с сертифицирующим органом может продолжать работы в процессе внесения изменений при условии выполнения требования пунктов 41 и 42 настоящих правил.

45. Филиал организации по ТО (далее – филиал) может функционировать в качестве вспомогательной организации по ТО и под управленческим контролем основной организации по ТО.

Филиал должен соответствовать требованиям к каждому выполняемому виду работ и осуществлять свою деятельность в соответствии с положением по

деятельности основной организации и положением по контролю качества основной организации.

46. Филиал не может выполнять работы, которые не имеет право выполнять основная организация.

47. Основная организация по ТО и филиал могут обмениваться персоналом и оборудованием.

Проверяющий персонал должен быть назначен в каждый филиал и должен быть доступен в любое время, когда требуется выдача свидетельства о техническом обслуживании.

В иных случаях, проверяющий персонал может находиться вне филиала, но должен быть доступен по телефону, радио или иным средствам связи в рабочее время.

48. Филиал должен быть расположен в государстве, в котором располагается основная организация по ТО.

Требования к оборудованию, материалам и документам

49. Организация по ТО обладает инструментами, материалами, оборудованием, необходимыми для выполнения заявленных работ в соответствии с эксплуатационной документацией.

Оборудование, инструменты и материалы должны располагаться в месте осуществления основной деятельности, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 47 настоящих правил, и храниться под контролем организации по ТО во время выполнения работ.

Организация по ТО проводит испытания и проверки оборудования и инструментов, использование которых предусмотрено для выполнения заявленных работ.

Оборудование, инструменты и материалы, которые используются для выполнения заявленных работ, должны быть рекомендованы изготовителем воздушного судна, компонента или иметь характеристики, эквивалентные рекомендованным изготовителем воздушного судна.

50. Организация по ТО обеспечивает получение, хранение и актуализацию эксплуатационной документации, необходимой в соответствии с требованиями федеральные авиационные правила.

51. Руководство по деятельности организации по ТО должно определять порядок выполнения заявленных видов работ.

IV. Требования к персоналу организации по ТО

52. Организация по ТО:

назначает ответственного руководителя;

принимает на работу достаточное количество работников, отвечающих требованиям федеральных авиационных правил, для выполнения заявленных работ, их контроля и выдачи свидетельства о выполнении технического обслуживания и ремонта воздушных судов, их компонентов;

обеспечивает получение и контроль знаний и навыков своих работников путем проведения их подготовки, стажировки и проверок их знаний и навыков.

Требования к руководящему персоналу

53. Организация по ТО подтверждает достаточное количество лиц отвечающих за управление производством и осуществляют надзор за выполнением служебных функций работниками организации (далее - руководящий персонал) для обеспечения качества заявленных работ.

Лицо из числа руководящего персонала организации по ТО:

имеют в свидетельстве специалиста по техническому обслуживанию квалификационную оценку "С", полученную в соответствии с федеральными авиационными правилами;

имеет не менее 18 месяцев практического опыта в выполнении работ, контроль за которыми на него возложен;

прошло обучение по утвержденной программе или подробно ознакомлено в производственных условиях с методами, технологиями, оборудованием, материалами и инструментами для выполнения заявленных работ;

способно понимать эксплуатационную документацию обслуживаемых воздушных судов, их компонентов на языке, на котором ее утвердил разработчик.

54. Лица из числа руководящего персонала осуществляют:

организацию проведения работ;

надзор за соблюдением установленных методов, технологий, правильным использованием приспособлений, оборудования и инструментов при выполнении заявленных видов работ.

Требования к контролирующему персоналу

55. Организация по ТО должна подтвердить, что лица, проводящие проверки качества заявленных работ (далее – контролирующий персонал):

подробно ознакомлены с настоящими правилами, методами, технологией и документацией, оборудованием и инструментами для выполнения работ в заявленной области;

имеют опыт использования различных типов контрольного оборудования, визуальных вспомогательных средствами, предназначенных для проверки компонент;

способны понимать эксплуатационную документацию обслуживаемых воздушных судов, их компонентов на языке, на котором ее утвердил разработчик.

Требования к допускающему персоналу

56. Организация по ТО обеспечивает соответствие лица из числа персонала, допускающего воздушное судно к эксплуатации и уполномоченного для выдачи свидетельств о выполнении технического обслуживания воздушных судов и их компонентов после выполнения заявленных работ (далее - допускающий персонал).

Лица из числа допускающего персонала:

имеют в свидетельстве специалиста по техническому обслуживанию квалификационную оценку "А" или "В", позволяющую выполнять возложенные на них работы, полученную в соответствии с федеральными авиационными правилами;

способно понимать эксплуатационную документацию обслуживаемых воздушных судов, их компонентов на языке, на котором ее утвердил разработчик.

Рекомендации лицу для получения свидетельства специалиста по техническому обслуживанию

57. Организация по ТО подтверждает, что ее работник, подавший документы на получение свидетельства специалиста по техническому обслуживанию или квалификационной отметки:

работает в организации по ТО;

имеет опыт работы и навыки по техническому обслуживанию воздушных судов в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденным приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147, к обладателю свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту и запрашиваемой квалификационной отметке.

Перечни руководящего, контролирующего и допускающего персонала

58. Организация по ТО должна вести и предоставлять для проверки перечень лиц из числа руководящего, контролирующего персонала и допускающего персонала.

В указанные перечни включаются следующие данные:

текущая должность;

вид выполняемой работы у текущего работодателя с указанием сроков начала их выполнения;

предыдущая трудовая деятельность, связанная с выполнением технического обслуживания и ремонта, с указанием наименования работодателей и сроков работы;

текущие обязанности;

копия свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту, если имеется.

В перечень лиц из числа руководящего, контролирующего персонала и допускающего персонала организацией по ТО вносятся изменения в течение пяти рабочих дней с момента увольнения, назначения на другую должность, изменения обязанностей или принятия на работу работников.

Требования к подготовке

59. Организация по ТО разрабатывает и выполняет программу подготовки персонала, согласованную с сертифицирующим органом.

Профессиональная подготовка работников организации по ТО осуществляется в образовательных учреждениях, сертифицированных уполномоченным органом, в образовательных подразделениях организаций, имеющих соответствующие лицензии, и в порядке индивидуальной подготовки у специалистов, обладающих необходимой квалификацией.

Программа подготовки организации по ТО состоит из первоначальной подготовки и периодической подготовки, и предназначена для обеспечения

подготовки каждого работника организации по ТО к выполнению возложенных на него обязанностей.

Организация по ТО документирует прохождение подготовки ее работниками с указанием объема и существа подготовки, даты ее начала, продолжительности и места прохождения.

Документы должны храниться не менее двух лет и предоставляться по требованию сертифицирующего органа.

V. Требования к управлению

Ограничения сертификата

60. Организация по ТО:

а) выполняет работы в пределах ограничений, указанных в сертификате, в соответствии с требованиями эксплуатационной документации, Положения по деятельности организации по ТО и федеральных авиационных правил;

б) может привлекать третьих лиц для технического обслуживания, профилактических работ или модификации любого компонента в заявленной области деятельности. Если привлекаемое лицо не сертифицировано в соответствии с настоящими правилами, привлекающая организация по ТО должна обеспечить соблюдение привлекаемым лицом требований, указанных в подпункте "а" настоящего пункта и выполнение требования пункта 69 настоящих Правил;

в) после проведения работ в соответствии с требованиями подпунктов "а" и "б" настоящего пункта, выдает свидетельство о выполнении технического обслуживания воздушных судов, их компонентов.

61. Организация по ТО не выполняет работ, для выполнения которых у нее на момент проведения работ отсутствуют необходимая документация, персонал, оборудование или условия, установленные настоящими Правилами.

62. Организация по ТО не выдает свидетельство о техническом обслуживании на воздушное судно или компонент, если их техническое обслуживание, профилактические работы, капитальный ремонт или модификация не были выполнены в соответствии с федеральными авиационными правилами и эксплуатационной документацией.

Работа вне постоянного месторасположения организации по ТО

63. Организация по ТО может временно перемещать материалы, оборудование и персонал, необходимые для выполнения работ в пределах ограничений, установленных в пункте 60 настоящих правил, в случае, если:

выполнение работ необходимо в связи с непредвиденными обстоятельствами; или

выполнение работ ранее запланировано и Положение по деятельности организации по ТО содержит положения по организации и выполнению работ в иных местах, расположенные вне постоянного месторасположения организации по ТО.

Работы, выполняемые для эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки

64. Организация по ТО, выполняющая техническое обслуживание воздушных судов эксплуатанта, осуществляющего коммерческие воздушные перевозки, должна соблюдать программы эксплуатанта, касающиеся поддержания летной годности.

Положение о деятельности организации по ТО

65. Организация по ТО должна разработать и обеспечить соблюдение ее работниками Положения о деятельности организации по ТО, соответствующее требованиям настоящих правил и согласованное с сертифицирующим органом.

Организация по ТО должна обновлять Положение организации по ТО при изменениях актов воздушного законодательства Российской Федерации, связанных с ее деятельностью, а также условий и областей деятельности организации.

Положение организации по ТО должно быть доступно для использования работниками организации по ТО.

Организация по ТО уведомляет сертифицирующий орган об изменениях в Положении организации по ТО в течение пяти рабочих дней с момента внесения указанных изменений. В случае, если сертифицирующий орган выявит в указанных изменениях нарушение требований настоящих Правил или выявит в ходе проверки несоответствие Положения требованиям настоящих правил, организация по ТО в течение 15 дней с момента получения информации от сертифицирующего органа о выявленных нарушениях устраняет выявленные нарушения и информирует об этом сертифицирующий орган.

VI. Положение о деятельности организации по ТО содержит:

а) описание работ, заявленных при сертификации и разрешенных к выполнению сертифицирующим органом;

б) фамилии и обязанности лица или лиц, упоминаемых в пункте 52 настоящих правил;

в) описание процедур подготовки свидетельства о техническом обслуживании и условий, в соответствии с которыми данное свидетельство должно подписываться;

г) организационную структуру, включая перечни, предусмотренные пунктом 58 настоящих правил, описание сферы деятельности всех управленческих должностей с указанием компетенции действовать от организации по ТО, обязанности, ответственность и полномочия лиц, занимающих управленческие должности;

д) процедуры составления и обновления перечней, указанных в пункте 58 настоящих правил;

е) описание условий деятельности организации по ТО, включая описание помещений, условий, оборудования, материалов, требования к которым установлены в пунктах 41 - 43 настоящих правил;

ж) следующие процедуры:

обновления сферы деятельности в соответствии с пунктом 68 настоящих Правил и уведомления сертифицирующего органа об изменениях перечня;

проведения внутреннего аудита в соответствии с пунктом 68 настоящих правил для изменения сферы деятельности, включая методы и частоту проведения аудита, процедур доклада результатов соответствующему руководителю для ознакомления и принятия корректирующих действий;

внесения изменений в программы подготовки, указанные в пункте 59 настоящих правил, и предоставление их изменений в сертифицирующий орган для утверждения;

управления работами, выполняемыми в соответствии с пунктом 63 настоящих Правил, если такие работы планируется выполнять;

выполнения работ в соответствии с пунктом 64 настоящих Правил, если такие работы планируется выполнять;

и) в случае, если планируется заключение договоров, указанных в пункте 69 настоящих правил, процедуры:

формирования и обновления информации о работах по договору, указанных в подпункте "б" пункта 69 настоящих правил, включая процедуры предоставления обновлений в сертифицирующий орган для утверждения;

формирования и обновления информации о лицах, осуществляющих обслуживание по договору, предусмотренному в подпункте "б" пункта 69 настоящих правил и уведомления сертифицирующего органа об обновлении информации, включая информацию о том, как часто сертифицирующий орган будет уведомляться об обновлениях;

к) описание системы сбора, хранения и предоставления информации о произведенных организацией по ТО работах, включая обеспечение беспрепятственного доступа к информации об обслуженных в организации по ТО компонентах, лицам, эксплуатирующим или желающим приобрести указанные компоненты, а также сертифицирующему органу;

л) описание процедур системы, в рамках которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, установленная федеральными авиационными правилами, передается организации, ответственной за типовую конструкцию данного воздушного судна, и сертифицирующему органу;

м) описание процедуры получения, оценки, изменения и рассылки в рамках организации по ТО необходимых данных о поддержании летной годности, полученных от организации, ответственной за типовую конструкцию;

н) процедуры внесения изменений в Положение о деятельности организации по ТО и уведомления сертифицирующего органа об указанных изменениях;

о) описание процедур системы качества организации по ТО предусмотренных пунктом 66 настоящих правил;

п) описания системы контроля целостности информации в Положении о деятельности организации по ТО и процедур ознакомления персонала организации по ТО с положением и изменениями в нем.

Система качества организации по ТО

66. Организация по ТО устанавливает и поддерживает функционирование системы качества, в соответствии с Руководством по качеству, утвержденному сертифицирующим органом.

Организация по ТО разрабатывает и обновляет руководство по качеству, включающее:

а) описание системы качества организации по ТО;

б) процедур:

проверки входящих материалов для подтверждения их приемлемого качества; проведения предварительной проверки поступающих на обслуживание компонентов и документации на них;

проверки компонент, которые были в аварийной ситуации с целью выявления скрытых повреждений перед их техническим обслуживанием, установкой на воздушное судно;

проверки и поддержания компетенции лиц из числа контролирующего персонала;

получения и поддержания текущих эксплуатационной документации для обслуживания компонент;

подготовки и наблюдения за несертифицированными сотрудниками, выполняющими техническое обслуживание, профилактические работы или модификацию;

проведения инспекции и допуска к дальнейшей эксплуатации воздушных судов, компонент после технического обслуживания;

настройки и проверки измерительного оборудования, используемого для обслуживания компонент, включая интервалы времени, в течение которых оборудование должно настраиваться (проверяться);

принятия корректирующих мер для устранения выявленных недостатков;

д) процедуры пересмотра руководства по качеству и уведомление сертифицирующего органа об изменениях, включая сроки уведомления.

Организация по ТО должна уведомлять сертифицирующий орган об изменениях в Руководстве по качеству.

Инспекции

67. Организация по ТО проверяет воздушные суда, компоненты, в отношении которых выполнялись работы.

Организация по ТО выдает свидетельство о техническом обслуживании компонента после завершения установленных эксплуатационной документацией работ и инспекции контролером компонента, в результате которой подтверждена его пригодность к установке на воздушное судно.

Контролер должен соответствовать требованиям пункта 55 настоящих правил.

Перечень допустимых видов работ

68. Организация по ТО с ограниченными квалификационными отметками может выполнять техническое обслуживание, профилактические работы или модификацию компонента в случае, если данный вид работ внесен в карту данных сертификата организации по ТО.

Перечень допустимых видов работ должен содержать тип, модель или наименование каждого компонента или его номенклатурное обозначение, присвоенное изготовителем.

Допустимый вид работ может быть включен в перечень допустимых операций в карте данных сертификата организации по ТО, после того, как организация по ТО провела внутренний аудит в соответствии с порядком предусмотренным Положением о деятельности организации по ТО с целью подтверждения, что у нее имеются помещения, условия, оборудование, техническая документация и квалифицированный персонал в месте проведения работ соответствующие настоящим Правилам.

Организация по ТО сохраняет документацию о проведенных внутренних аудитах.

При добавлении в перечень допустимых операций организация по ТО предоставляет в сертифицирующий орган копию перечня изменений в соответствии с порядком, установленном в Положении о деятельности организации по ТО.

Техническое обслуживание по контракту

69. Организация по ТО может заключить договор о техническом обслуживании, профилактическом техническом обслуживании или модификации компонента на условиях аутсорсинга (далее договор аутсорсинга), если:

а) организация по ТО направит в сертифицирующий орган следующую информацию:

о работах, выполняемых по договору аутсорсинга;

о лицах, выполняющих работы по договору аутсорсинга;

б) сертифицирующий орган утвердит проведение технического обслуживания по договору аутсорсинга.

Организация по ТО может заключить договор с несертифицированным лицом о техническом обслуживании компонента, если:

несертифицированное лицо соблюдает требования Руководства по качеству организации по ТО;

организация по ТО остается ответственной за качество выполнения работ;

организация по ТО подтверждает после инспекции (испытаний, проверок), что работа выполнена несертифицированным лицом в соответствии с требованиями эксплуатационной документации и федеральных авиационных правил, а отремонтированный компонент отвечает требованиям эксплуатационной документации и допускает его к дальнейшей эксплуатации.

Организация по ТО может подтвердить допуск к эксплуатации по договору аутсорсинга только компонентов, предназначенных для использования в ее работе и не предназначенных для продажи третьим лицам.

Хранение документации

70. Организация по ТО обеспечивает хранение документов о выполненных работах в соответствии с требованиями главы IX Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 и предоставляет их для проверки по требованию сертифицирующего органа.

Отчеты о затруднениях в обслуживании

71. Организация по ТО направляет информацию заказчику на выполнение работ в течение 96 часов после обнаружения отказов, неисправностей, дефектов и иных происшествий, которые вызывают или могут вызвать отрицательное влияние на безопасность полетов.

Указанная информация включает:

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

наименование (тип, марку или модель) компонента;

дату обнаружения поломки, неисправности или дефекта;

характер поломки, неисправности или дефекта;

дату последнего капитального ремонта, если он проводился;

причину, вызвавшую поломку, неисправность или дефект;

иную информацию, необходимую для более полного выявления и определения ее серьезности и для ее дальнейшего устранения.

Указанная информация направляется организацией по ТО в сертифицирующий орган и в организацию, ответственную за типовую конструкцию воздушного судна или компонента в случае, если:

организация по ТО владеет одновременно сертификатом эксплуатанта и сертификатом организации по ТО; или

заказчик работ уполномочит организацию по ТО, в которой обслуживаются его воздушные суда, направлять указанную информацию в сертифицирующий орган и в организацию, ответственную за типовую конструкцию воздушного судна или компонента.

Инспекционные проверки организаций по ТО

72. Организация по ТО должна предоставлять возможность сертифицирующему органу производить инспекционные проверки в любое время ее работы.

73. К отношениям, связанным с осуществлением инспекционных проверок организации по ТО сертифицирующим органом, применяются положения Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с учетом особенностей проведения проверок, установленных статьей 28 Воздушного кодекса Российской Федерации.

74. Организация по ТО не может заключать договор на техническое обслуживание деталей с несертифицированным лицом, не включив в договор условие, что сертифицирующий орган может проводить инспекционную проверку этого лица.

75. Организация по ТО не имеет право допускать к эксплуатации компонент, техническое обслуживание которого осуществлялось несертифицированным лицом, если несертифицированное лицо не допустило сертифицирующий орган для проведения инспекционной проверки в соответствии с настоящим пунктом.

76. По результатам проверки с выездом, проводимой в соответствии с пунктом 72 настоящих Правил составляется акт проверки, содержащий сведения, приведенные в пункте 32 настоящих Правил.

ИЗМЕНЕНИЯ

в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723)

1. Абзац первый приказа после слов «со статьями» дополнить числом «66».

2. В Федеральных авиационных правилах:

пункты 2.25 - 2.32 исключить;

абзац четвертый пункта 2.8 изложить в следующей редакции:

«воздушное судно допущено к полету в соответствии с требованиями главы IX настоящих Правил»;

подпункт «а» пункта 5.25 изложить в следующей редакции:

«воздушное судно допущено к полету в соответствии с требованиями глав V и IX настоящих Правил»;

Главу V дополнить следующим текстом:

"Техническое обслуживание, ПТО, изменение конструкции и инспекции воздушных судов

5.108. В дополнение к требованиям, изложенным в Главе IX настоящих Правил, эксплуатант, осуществляющий коммерческие воздушные перевозки на воздушных судах имеющих более 19 пассажирских мест, при выполнении и организации работ по техническому обслуживанию, ПТО и изменению конструкции, выполняет требования, установленные в пунктах 5.109 - 5.119 настоящих Правил.

5.109. Эксплуатант обеспечивает поддержание летной годности эксплуатируемого воздушного судна, включая летную годность планера воздушного судна, авиационных двигателей, воздушных винтов, несущих винтов, оборудования и других компонент.

5.110. Эксплуатант производит техническое обслуживание, ПТО и изменение конструкции воздушного судна, в том числе планера воздушного судна, авиационных двигателей, воздушных винтов, несущих винтов, оборудования, аварийного оборудования и других компонент при наличии у него сертификата

организации по техническому обслуживанию или привлекает другую организацию, имеющую сертификат организации по техническому обслуживанию.

Эксплуатант обеспечивает проведение технического обслуживания, ПТО или изменения конструкции в соответствии со своим Руководством по техническому обслуживанию и настоящими Правилами не зависимо от того, выполняет указанные работы своими силами или привлекает другую организацию.

5.111. В случае выбора программы инспекции, предусмотренной в подпункте "б" пункта 9.9 настоящих Правил, эксплуатант для каждой эксплуатируемой марки и модели воздушного судна, разрабатывает и утверждает программу инспекции воздушного судна в органе, выдавшем ему сертификат.

Программа инспекции воздушного судна должна соответствовать требованиям пункта 9.14 настоящих Правил и включается в Руководство по техническому обслуживанию эксплуатанта.

5.112. Эксплуатант, который использует для коммерческих воздушных перевозок воздушное судно, имеющее девятнадцать и менее мест для пассажиров, должен руководствоваться утвержденной производителем программой технического обслуживания или программой, утвержденной органом, выдавшим сертификат эксплуатанта.

В настоящих правилах под программой технического обслуживания разработчика понимается программа, содержащаяся в руководстве по техническому обслуживанию или в инструкциях(руководствах) по техническому обслуживанию, выпущенных разработчиком для воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, несущего винта или для любого аварийного оборудования.

5.113. Для однодвигательного воздушного судна, используемого для пассажирских авиаперевозок по ППП, эксплуатант должен включить в свою программу технического обслуживания программу мониторинга тенденций работы двигателя, рекомендованную производителем или программу мониторинга тенденций работы двигателя, утвержденную эксплуатантом, которая включает проведение анализа масла через каждые 100 часов или меньший временной промежуток, предложенный производителем.

Для однодвигательного воздушного судна, используемого для коммерческих воздушных перевозок пассажиров по ППП, требуется наличие письменных инструкций по техническому обслуживанию, содержащих способы, технологии и порядки, необходимые для проведения технического обслуживания оборудования, указанного в пункте 2.18.8 настоящих Правил.

Эксплуатант, использующий одномоторное воздушное судно для полетов по ППП в целях коммерческих воздушных перевозок пассажиров, фиксирует в отчетности по техническому обслуживанию авиационного двигателя результаты каждого испытания, наблюдения и инспекции, требуемых соответствующей программой мониторинга тенденций работы двигателя, которая указана в настоящем пункте.

***Программы технического обслуживания, ПТО и изменения конструкции.
Руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию***

5.114. Эксплуатант должен разработать, утвердить в органе, выдавшем сертификат эксплуатанта программу инспекции и программу технического обслуживания, которые предусматривают:

проведение эксплуатантом или другими организациями технического обслуживания, ПТО и изменения конструкции согласно руководству эксплуатанта по техническому обслуживанию;

наличие компетентного персонала, средств и оборудования, необходимых для надлежащего проведения технического обслуживания, ПТО и изменения конструкции; и

допуск к эксплуатации каждого воздушного судна, после проведения его надлежащего технического обслуживания для его эксплуатации в соответствии с настоящими Правилами.

5.115. Эксплуатант включает в свое руководство по техническому обслуживанию схему или описание своей организации согласно пункту 5.110 настоящих Правил и перечень организаций, с которыми он заключил договор о проведении любой из требуемых инспекций, технического обслуживания, ПТО или изменения конструкции, а также общее описание этих работ.

Эксплуатант вносит в руководство по техническому обслуживанию программы, требуемые в пункте 5.114 настоящих Правил, которыми следует руководствоваться при проведении технического обслуживания, ПТО и изменении конструкции воздушного судна эксплуатанта, включая планеры воздушного судна, авиационные двигатели, воздушные винты, несущие винты, оборудование, аварийное оборудование и другие детали. Программы должны включать как минимум следующее:

метод проведения регулярного и нерегулярного технического обслуживания (кроме инспекций), ПТО и изменения конструкции;

указание объектов технического обслуживания и изменения конструкции, которые должны подвергаться инспектированию, включая как минимум те, которые могут привести к поломкам, неисправностям или дефектам, угрожающим безопасности полета воздушного судна, в случае их ненадлежащего устранения или использования непригодных компонент или материалов;

метод проведения требуемых инспекций и указание должностей персонала, уполномоченного проводить каждую требуемую инспекцию;

порядок проведения повторной инспекции работы, произведенной на основании данных, обнаруженных в результате предыдущей инспекции («порядок обратного выкупа»);

порядок, стандарты и ограничения, необходимые для проведения требуемых инспекций, приемки или отказа в приемке любого подвергаемого инспекции компонента, или правила по проведению периодических инспекций и калибровки инструментов, измерительных устройств и проверочного оборудования;

порядок обеспечения проведения инспекций;

инструкции по предупреждению выполнения инспекции данной работы лицом, выступавшим ее исполнителем;

инструкции и порядки предотвращения отмены какого-либо решения лица, проводившего инспекцию относительно результатов инспекции со стороны каких-

либо лиц, кроме руководящих сотрудников организации проводившей инспекцию, или представителя административного управления, которое несет общую ответственность за проведение, как инспекций, так и другого технического обслуживания, ПТО или изменения конструкции;

порядок обеспечения того, чтобы требуемые инспекции и другое техническое обслуживание, ПТО и изменения конструкции, которые не были завершены из-за перерыва в работе, были завершены надлежащим образом до допуска воздушного судна к дальнейшей эксплуатации;

эксплуатант должен иметь в своем руководстве систему (которая может содержать закодированные данные), обеспечивающую сохранение следующей информации:

описания (или ссылки на информацию, приемлемую для Администратора) проделанной работы;

Ф.И.О. лица, проводящего работу, если работа проводится лицом не из эксплуатанта; и

Ф.И.О. и сведения о свидетельстве лица, принявшем работу в индивидуальном порядке.

Персонал

5.116. Эксплуатант не имеет права привлекать лицо для проведения требуемых инспекций, если оно не имеет соответствующего свидетельства, подготовки, квалификации и полномочий на проведение этой работы или оно само являлось ее исполнителем.

Инспектирование вертолета, при выполнении полетов в отдаленных от организаций по ТО местностях, пилоту разрешается проведение отдельных пунктов обязательной инспекции, если отсутствует специалист по техническому обслуживанию, при этом предусматривается, что:

пилот является служащим эксплуатанта;

пилот, уполномоченный проводить требуемые инспекции, имеет для этого надлежащую подготовку и квалификацию;

требуемая инспекция необходима из-за устранения отказа и не является частью программы технического обслуживания;

инспектирование компонентов проводится после каждого полета до тех пор, пока те не будут проверены механиком соответствующей квалификации, но не тем, который производил эту работу первоначально; и

если компонент, который подвергается инспекции, является частью системы управления, то он должен быть проверен в полете и повторно проинспектирован перед тем, как воздушное судно будет допущено к дальнейшей эксплуатации.

Эксплуатант должен хранить или обеспечить хранение каждым лицом, которому он поручает проведение обязательных инспекций, действующего списка лиц, которые подготовлены, квалифицированы и утверждены на проведение инспекций. Список содержит Ф.И.О. и должности этих лиц, а также виды инспекций, которые они уполномочены проводить. Этот список должен быть доступен для проверки органом, выдавшим сертификат эксплуатанта.

Эксплуатант или лицо, с которым заключен договор на проведение инспекций, передает информацию в письменном виде лицу, уполномоченному на проведение инспекций, с описанием пределов его ответственности, полномочий и их ограничений.

5.117. Эксплуатант или лицо, проводящее работы по техническому обслуживанию и ПТО, должны утвердить программу подготовки, обеспечивающую, чтобы каждое лицо (включая инспектирующий персонал), которое отвечает за качество выполненной работы, было подробно информировано в отношении используемых схем, методов выполнения работ и использования оборудования и обладало достаточной квалификацией для выполнения своих обязанностей.

Постоянный анализ и надзор

5.118. Эксплуатант разрабатывает и вводит систему обеспечения постоянного анализа и надзора за качеством и полнотой выполнения программы обязательных инспекций и программы технического обслуживания, ПТО и изменений конструкции для устранения любых недостатков этих программ независимо от того, проводятся ли эти программы самим эксплуатантом или другим лицом.

В случае обнаружения органом, выдавшим сертификат эксплуатанта, факта того, что программ, не содержит надлежащих сведений, установленных настоящими правилами, эксплуатант должен после получения уведомления от органа, выдавшего сертификат эксплуатанта произвести в этих программах требуемые в уведомлении изменения.

Эксплуатант может направить в орган, выдавший сертификат эксплуатанта, обращение о пересмотре его уведомления о необходимости произвести изменения программы, в течение 30 дней с момента получения уведомления. За исключением случаев, когда в уведомлении предусмотрены неотложные действия для обеспечения безопасности полетов, направление обращения приостанавливает действие уведомления до решения органа, его направившего.

Свидетельство о техническом обслуживании

5.119. Эксплуатант не имеет права эксплуатировать воздушное судно после проведения технического обслуживания, ПТО или изменений конструкции, если не выдаст или не обеспечит выдачу лицом, с которым заключен договор на проведение технического обслуживания, ПТО или изменений конструкции свидетельства о техническом обслуживании в виде отдельного документа или записи в формуляре.

Указанное свидетельство о техническом обслуживании должно:

быть подготовлено в соответствии с порядком, изложенным в руководстве по техническому обслуживанию эксплуатанта;

включать свидетельство о том, что:

работа проведена в соответствии с требованиями руководства по техническому обслуживанию эксплуатанта;

все компоненты, которые требовалось проинспектировать, были проинспектированы уполномоченным лицом, определившим, что работа завершена удовлетворительно;

известны условия, которые могли бы поспособствовать непригодности воздушного судна к полету;

произведенные работы выполнены таким образом, что воздушное судно находится в состоянии, пригодном для безопасного полета; и

иметь подпись уполномоченного обладателя свидетельства специалиста по техническому обслуживанию, имеющим квалификационную отметку В1 или С.

После технического обслуживания, ПТО или изменений конструкции, проводимых в организации по ТО за пределами Российской Федерации, подтверждение летной годности и запись в журнале, указанные в настоящем пункте, могут быть подписаны лицом, уполномоченным этой организацией по ТО.

Инспекции стареющих воздушных судов

5.120. В соответствии с приведенными в настоящем пункте требованиями эксплуатант не может использовать многодвигательные воздушные суда со сроком эксплуатации более 15 лет для осуществления коммерческих воздушных перевозок, если эксплуатант не провел предусмотренные настоящим пунктом проверки и не направил отчет об их результатах в орган, выдавший сертификат эксплуатанта.

Проверки, предусмотренные настоящим пунктом, эксплуатант осуществляет силами своего персонала или персонала организаций выполняющего техническое обслуживание его воздушных судов.

Эксплуатант на основании выполненных проверок предоставляет в орган, выдавший сертификат эксплуатанта отчет, содержащий следующую информацию:

общее время эксплуатации воздушного судна в годах;

дату предыдущего отчета, требуемого в настоящем пункте;

текущее состояние элементов планера воздушного судна с назначенным сроком службы;

время, прошедшее с последнего ремонта всех силовых элементов, подлежащих ремонту;

текущее состояние инспекции воздушного судна, включая время, прошедшее с последней инспекции, требуемой программой инспекции, в соответствии с которой проводится техническое обслуживание;

текущий статус применимых директив по летной годности, включая дату и способы их выполнения; в случае если директива по летной годности предполагает повторяющееся мероприятие, время и дату проведения мероприятия;

список существенных изменений конструкции; и

отчет по существенному ремонту конструкции, если такой ремонт проводился.

Сроки, объем и технологию проведения работ, предусмотренных настоящим пунктом, устанавливает разработчик для всех воздушных судов, имеющих одну утвержденную типовую конструкцию.

Отчет об отказах, неисправностях и дефектах

5.121. Эксплуатант предоставляет отчет о возникновении или обнаружении каждого отказа, неисправности или дефекта воздушного судна, при возникновении:

пожара в полете;

ложного срабатывания системы пожарной сигнализации в полете;

неисправности системы выпуска отработавших газов, при которой было отмечено отрицательное воздействие на маршевой двигатель, прилегающие элементы конструкции, оборудование или иные компоненты воздушного судна во время полета;

компонентов воздушного судна, которые вызывали опасное скопление или циркуляцию дыма, пара или ядовитых и неядовитых испарений в кабине экипажа или в пассажирском салоне во время полета;

остановки маршевого двигателя во время полета из-за срыва пламени;

остановки маршевого двигателя во время полета из-за внешнего повреждения маршевого двигателя или конструкции воздушного судна;

остановки маршевого двигателя во время полета из-за засасывания посторонних предметов или обледенения;

остановки нескольких маршевых двигателей во время полета;

отказа системы флюгирования воздушного винта или управления маршевого двигателя во время полета;

неисправности топливной системы или системы аварийного слива топлива, которые оказали отрицательное воздействие на питание двигателя топливом или вызвали опасные утечки во время полета;

самопроизвольного выпуска или уборки шасси, а также открытия или закрытия створок шасси в полете;

отказа тормозного механизма при движении воздушного судна по земле;

повреждения силовых элементов воздушного судна, требующего существенного ремонта;

остаточной деформации или коррозии конструкции воздушного судна, превышающих максимально допустимое значение, определенное эксплуатационной документацией; и

отказа компонент или систем воздушного судна, которые приводят к необходимости аварийных действий во время полета, кроме действий по остановке авиационного двигателя.

В настоящем пункте термин «во время полета» означает период с момента, когда воздушное судно отрывается от поверхности земли при взлете, до момента соприкосновения с землей при посадке.

Кроме перечисленных в настоящем пункте случаев, эксплуатант сообщает о любом другом отказе, неисправности или дефекте воздушного судна, которые возникли или были обнаружены в любой момент, если, по его мнению, отказ, неисправность или дефект представляли или могут представлять опасность для полета воздушного судна.

Отчет, указанный в настоящем пункте, предоставляется эксплуатантом в течение 24 часов после обнаружения отказа. Если следующими днями после отказа являются суббота, воскресенье или праздничный день, то отчет может быть предоставлен на следующий рабочий день.

Отчет включает следующие данные, при их наличии:

тип и опознавательный номер воздушного судна;

номер сертификата эксплуатанта;

дату возникновения отказа, неисправности или дефекта;

характер отказа, неисправности или дефекта;

сведения о деталях и системах, вызвавших событие, включая информацию, относящуюся к типовому назначению главных комплектующих деталей, и время, прошедшее с последнего ремонта, если оно известно;

вероятную причину отказа, неисправности или дефекта (например, износ, поломка, недостаток конструкции или ошибка персонала);

другую информацию, относящуюся к событию, необходимую для более полного определения причины и серьезности происшествия или действий по исправлению.

В случае, если отсутствует часть необходимой информации, отчет направляется в установленные сроки без этой части.

Если эксплуатант получает дополнительную информацию, включая информацию от разработчика, производителя или другой организации, касающуюся указанного отчета, он сообщает о ней в виде дополнения к первоначальному отчету со ссылкой на дату представления первоначального отчета.

5.122. Эксплуатант должен отправить по почте или доставить до конца 10-го дня следующего месяца в орган, выдавший ему сертификат эксплуатанта, сводный отчет за предшествующий месяц о следующих происшествиях с многодвигательным самолетом:

о каждом переносе начала полета, незапланированном изменении маршрута воздушного судна в полёте, внеплановой посадки или изменения маршрута, вызванных известными или предполагаемыми отказами систем и агрегатов воздушного судна или неисправностями, о которых не требовалось сообщать согласно пункту 5.122 настоящих Правил;

о числе флюгирований воздушного винта во время полета с указанием типа воздушного винта и авиационного двигателя, а также воздушного судна, на котором он установлен. О флюгированиях воздушного винта с целью обучения, демонстрации или летной проверки сообщать не требуется.";

дополнить Главой следующего содержания:

«Глава IX. Порядок допуска к полету гражданского воздушного судна

Общие требования

9.1. В настоящей главе устанавливается порядок допуска к полету гражданского воздушного судна.

9.2. Требования настоящей главы применяются к:

а) гражданским воздушным судам, имеющим сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), выданный уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации;

б) гражданским воздушным судам, зарегистрированными в реестрах иностранных государств и используемым физическим или юридическими лицами, имеющим сертификат эксплуатанта, выданный уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации; и

в) компонентам воздушных судов, указанных в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта, их двигателей, воздушных винтов, несущих винтов, оборудования с назначенным ресурсом, указанных в пункте 9.53 настоящих правил.

9.3. Требования настоящей главы, за исключением пунктов 9.4, 9.6, 9.8, 9.11 и 9.28 не применяются к эксплуатации воздушного судна, имеющего удостоверение о годности к полетам, выданное на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям.

9.4. Соблюдение требований настоящей главы обеспечивает эксплуатант или владелец легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющий свидетельство о государственной регистрации воздушного судна (далее - владелец воздушного судна).

9.5. Дополнительные требования к организации и выполнению технического обслуживания, допуску к полету воздушного судна при осуществлении коммерческих воздушных перевозок установлены в Главе V настоящих Правил.

9.6. Воздушное судно допускается к полету если:

на воздушное судно нанесены государственный и регистрационный опознавательные знаки;

на борту воздушного судна имеется документация, перечни которой установлены в настоящих Правилах;

воздушное судно прошло подготовку, предусмотренную настоящими Правилами.

К подготовке, указанной в настоящем пункте, относится выполнение технического обслуживания, профилактического технического обслуживания (далее – ПТО), переоборудования и изменения конструкции, предусмотренные эксплуатационной документацией.

9.7. Воздушные судна, планеры воздушного судна, двигатели, воздушные винты, оборудование и их компоненты допускаются к полетам после того, как они

прошли техническое обслуживание, ПТО, модификацию или изменение конструкции, предусмотренные эксплуатационной документацией.

9.8. Воздушное судно, имеющее удостоверение о годности к полетам, выданное на основании сертификата типа или аттестата о годности к эксплуатации, допускают к полетам путем выдачи свидетельства о техническом обслуживании следующие лица:

обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию допускает к дальнейшей эксплуатации воздушное судно, планер воздушного судна, двигатель, воздушный винт, оборудование или комплектующие детали в соответствии с функциями, соответствующими его квалификационным отметкам;

работник организации по техническому обслуживанию, имеющей соответствующий сертификат, допускает к дальнейшей эксплуатации воздушное судно, планер воздушного судна, двигатель, воздушный винт, оборудование или их компоненты в соответствии с полномочиями, указанными в сертификате организации по ТО, Положении о деятельности организации по ТО и его должностными полномочиями;

производитель воздушного судна или его компонента допускает к дальнейшей эксплуатации воздушное судно, планер воздушного судна, двигатель, воздушный винт, оборудование или компоненты, произведенные данным производителем в соответствии с подпунктом «ж» пункта 9.28 настоящих Правил;

лицо, являющееся владельцем свидетельства пилота, допускает воздушное судно к дальнейшей эксплуатации после осуществления работ по ПТО в соответствии с подпунктами "д" и "е" пункта 9.28 настоящих Правил;

Воздушные суда, имеющие удостоверение о годности к полетам, выданное на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям, допускаются к эксплуатации лицом, его изготовившим или лицом, имеющее свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов с аналогичными силовыми установками.

Инспекции

9.9. Владелец воздушного судна обеспечивает проведение инспекций летной годности воздушного судна (далее – инспекция) по одной из программ:

а) ежегодных инспекций, предусмотренных в пункте 9.11 настоящих Правил. В случае осуществления коммерческих воздушных перевозок, выполнения авиационных работ, а также летной подготовки за плату инспекции проводятся каждые 100 часов налета; или

б) последовательных инспекций, предусмотренных в пункте 9.12 настоящих Правил; или

в) для самолетов, вертолетов с максимальной взлетной массой более 5700 кг и 3100 кг соответственно – инспекций по утвержденным программам, указанным в пункте 9.13 настоящих Правил.

Программу инспекции выбирает владелец воздушного судна в соответствии с требованиями настоящих Правил.

Инспекции воздушного судна, имеющего удостоверение о годности к полетам, выданное на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям проводятся в соответствии с пунктом 9.11 настоящих Правил.

9.10. При проведении инспекции определяется, отвечает ли осматриваемое воздушное судно или его компонент требованиям эксплуатационной документации и дается заключение о соответствии указанным требованиям.

9.11. В случае выбора программы ежегодных инспекций, владелец воздушного судна обеспечивает прохождение инспекции в течение последующих 12 календарных месяцев с момента предыдущей инспекции или инспекции, связанной с выдачей удостоверения о годности к полетам. Срок в 12 месяцев может быть превышен на период не более 30 дней для того, чтобы данное воздушное судно могло совершить полет до места проведения инспекции. Превышение времени между инспекциями, связанное с выполнением указанного полета, учитывается в следующие 100 часов времени эксплуатации.

Эксплуатация воздушного судна для коммерческих воздушных перевозок пассажиров, выполнения авиационных работ, а также летной подготовки за плату разрешается в случае, если в течение предшествующих 100 часов эксплуатации данного воздушного судна оно прошло 100-часовую инспекцию и было допущено к дальнейшей эксплуатации согласно настоящим Правилам или прошло инспекцию на получение сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам). Срок в 100 часов может быть превышен на период не более 10 часов для того, чтобы данное воздушное судно могло совершить полет до места проведения инспекции. Превышение периода между инспекциями, требующееся для указанного полета, учитывается в следующие 100 часов времени эксплуатации.

Инспекции выполняются лицами, указанные в пунктах 9.7 настоящих Правил, их результаты заносятся в журнал технического обслуживания воздушного судна (формуляр) с записью "ежегодная инспекция" или "100 – часовая инспекция" соответственно.

9.12. Владелец воздушного судна, желающий использовать программу последовательных инспекций, должен подать заявление в территориальное управление уполномоченного органа в области гражданской авиации и обеспечить:

а) привлечение к инспекциям:

обладателя свидетельства специалиста по техническому обслуживанию, имеющего квалификационную отметку дающее право проведения инспекций; или сертифицированную организацию по техническому обслуживанию, имеющую право на техническое обслуживание воздушного судна; или изготовителя воздушного судна;

б) наличие руководства по проведению поэтапной инспекции, доступного пилоту и специалистам по техническому обслуживанию, включающее:

описание порядка проведения последовательной инспекции, предусматривающего неразрывность проведения осмотров, описывающего порядок составления отчетов, ведения записей и справочно-технических материалов;

график инспекций, определяющий интервалы в часах наработки или днях, через которые должны проводиться текущие и детальные инспекции, а также включающий указания о соблюдении установленных интервалов между инспекциями не более чем 10 часов в связи с выполнением полета и об изменении интервала между инспекциями в связи с налетанным временем;

образцы форм для проведения текущих и детальных инспекций и инструкции по их использованию;

образцы отчетов и записей, а также инструкции по их заполнению;

в) помещения и оборудование, необходимые для демонтажа элементов конструкции воздушного судна для надлежащего осмотра воздушных судов;

г) полную и актуальную эксплуатационную документацию по каждому воздушному судну.

Частота и объем осмотров, проводимых в рамках программы последовательных инспекций должны обеспечивать проведение в течение 12 календарных месяцев инспекции воздушного судна в полном объеме, соответствующим требованиям разработчика, количеству часов налета и условиям полетов, выполняемых данным воздушным судном. График последовательной инспекции должен постоянно обеспечивать летную годность воздушного судна и его соответствие требованиям федеральных авиационных правил и эксплуатационной документации воздушного судна.

При выполнении последовательной инспекции, проводится полная инспекция всего воздушного судна в начале серии последовательных инспекций. После первоначальной инспекции необходимо проводить регулярные и детальные инспекции в соответствии с графиком работ последовательной инспекции. Регулярная инспекция включает визуальный осмотр и проверку оборудования, воздушного судна, а также его комплектующих деталей и систем настолько, насколько это возможно без их демонтажа. Детальная инспекция включает тщательное изучение оборудования, воздушного судна, а также его комплектующих деталей и систем, включая их демонтаж в случае необходимости. С целью оценки выполнения требований настоящего пункта проведение капитального ремонта компонента или системы рассматривается как детальная инспекция.

В случае, если владелец воздушного судна отказывается от программы последовательной инспекции, он должен незамедлительно письменно сообщить об этом в территориальное управление уполномоченного органа в области гражданской авиации. В данном случае следующая ежегодная инспекция, предусмотренная в подпункте «а» пункта 9.9 настоящих Правил, должна быть произведена не позднее, чем через 12 календарных месяцев со дня последней полной инспекции воздушного судна в рамках программы последовательной инспекции. Следующая 100-часовая инспекция должна быть проведена не позднее, чем через 100 часов после указанной полной инспекции. Для определения даты следующей 100-часовой инспекции необходимо учитывать, что полная инспекция в рамках последовательной инспекции представляет собой подробный осмотр воздушного судна и всех его элементов. Текущая инспекция всего воздушного судна и детальная инспекция нескольких отдельных его элементов не считаются полной инспекцией при расчете времени следующей 100-часовой инспекции.

Инспекции по утвержденной программе

9.13. Эксплуатация воздушного судна с максимальной взлетной массой более 5700 кг, самолета или вертолета с одним или несколькими газотурбинными двигателями производится в соответствии с программой инспекции, выбранной из указанных в пункте 9.14 настоящих правил. Владелец воздушного судна с одним газотурбинным двигателем может использовать программы инспекций, предусмотренными пунктами 9.11 или 9.12 настоящих Правил, вместо программы инспекций, указанной в настоящем пункте.

9.14. Владелец указанных воздушных судов обязан выбрать, указать в документации по техническому обслуживанию и использовать одну из следующих программ инспекции воздушного судна:

а) программу последовательной инспекции летной годности, являющуюся неотъемлемой частью программы технического обслуживания, используемой обладателем сертификата эксплуатанта;

б) программу инспекций воздушного судна, используемую обладателем сертификата эксплуатанта и утвержденную уполномоченным органом в области гражданской авиации;

в) утвержденную разработчиком воздушного судна программу инспекций;

г) иную программу проведения инспекций, принятую владельцем самолета или вертолета с одним газотурбинным двигателем и утвержденную уполномоченным органом в области гражданской авиации в соответствии с пунктом пункту 9.15 настоящих Правил.

Программа инспекции воздушного судна должна обеспечивать соблюдение сроков замены компонентов воздушного судна с ограниченным сроком службы, оговоренных в эксплуатационной документации воздушного судна, а также обеспечивающей прохождение инспекции данным воздушным судном, включая инспекции планера, двигателей, воздушных винтов, несущих винтов, приборов и аварийно-спасательного оборудования.

Эксплуатант указывает в программе инспекций имя, фамилию и контактные данные лица, отвечающего за составление графика инспекций, предусмотренных программой инспекций, и предоставляет по экземпляру данной программы лицам, осуществляющим инспекции, а также в территориальное управление уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Требования к программе, указанной в подпункте б) должна содержать:

инструкции и процедуры по проведению инспекции воздушного судна, включая необходимые испытания и проверки, с детальным описанием комплектующих деталей и частей планера воздушного судна, авиационных двигателей, воздушных винтов, несущих винтов и оборудования, включая аварийное оборудование, которые должны подвергаться инспекции;

план по проведению инспекции воздушного судна обеспечивающих соблюдение сроков замены компонентов с ограниченным сроком службы, оговоренных в эксплуатационной документации воздушного судна, а также обеспечивающей прохождение инспекции данным воздушным судном, включая инспекции планера, двигателей, воздушных винтов, несущих винтов, приборов и аварийно-спасательного оборудования, в котором должны быть указаны время

эксплуатации, календарное время, количество отработанных циклов (часов) или их совокупность;

инструкции и процедуры регистрации несоответствий при проверках и корректировки отклонений или отсрочки корректировки, включая форму и метод ведения отчетности.

9.15. Владелец воздушного судна, желающий принять программу инспекций, указанную в пункте 9.14 настоящих Правил, или внести в нее изменения, обязан представить первоначальную или измененную программу на утверждение в территориальный орган уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Владелец воздушного судна, имеющий сертификат (свидетельство) эксплуатанта, представляет первоначальную или измененную программу на утверждение в орган, выдавший сертификат эксплуатанта.

В случае внесения изменений в утвержденную программу должен передать эту программу на утверждение за 10 дней до начала использования измененной программы.

9.16. Если владелец воздушного судна заменяет одну программу инспекций, указанную в пункте 9.14 настоящих Правил, на другую, то при расчете сроков проведения инспекций, предусмотренной новой программой, учитываются сроки службы и количество отработанных циклов, накопленные в процессе работы по предыдущей программе инспекций.

9.17. Владелец воздушного судна вносит изменения в программу инспекций в соответствии с требованиями подпункта «г» пункта 9.13 настоящих Правил в течение 30 дней после получения уведомления уполномоченного органа в области гражданской авиации о необходимости устранения несоответствий программы инспекции требованиям настоящих Правил или эксплуатационной документации.

9.18. В случае обнаружения уполномоченным органом в области гражданской авиации необходимости пересмотра утвержденной программы инспекции воздушного судна для сохранения ее соответствия требованиям настоящих Правил или эксплуатационной документации воздушного судна, указанный орган направляет владельцу уведомление о необходимости внесения изменений в программы со ссылкой на требования, в соответствии с которыми необходимо вносить изменения.

Владелец может направить мотивированное обращение о пересмотре уведомления о необходимости проведения каких-либо изменений в программе. Обращение должно быть предоставлено в течение 30 дней после получения владельцем уведомления. За исключением срочных случаев, требующих немедленных действий для обеспечения безопасности полетов, направление обращения приостанавливает действие уведомления до решения органа, направившего уведомление.

Порядок проведения ежегодных и 100-часовых инспекций

9.19. При выполнении ежегодной или 100-часовой инспекции используется перечень операций, составленный проверяющим лицом, предоставленный производителем инспектируемого объекта или полученный из другого источника.

Данный перечень должен включать объем и описание пунктов, указанных в пунктах 9.10 и 9.20 - 9.23 настоящих Правил.

9.20. При допуске воздушного судна с поршневым двигателем к дальнейшей эксплуатации при ежегодной или 100-часовой инспекции, запускается двигатель(и) воздушного судна с целью определения их удовлетворительной работы и соответствия установленных в эксплуатационной документации параметров, включающих:

работу двигателя в режимах максимальной мощности и малого газа при неподвижном воздушном судне на земле;

работу магнето или иных устройств зажигания рабочей смеси;

давления топлива и масла; и

температуры цилиндров и масла.

9.21. При проведении инспекции вертолета проверяются следующие системы согласно эксплуатационной документации:

валы трансмиссии или аналогичные системы;

редуктор несущего винта на наличие явных дефектов;

основной несущий винт и центроплан (или эквивалентную зону).

рулевой винт, при его наличии.

9.22. При допуске воздушного судна с газотурбинными двигателями к дальнейшей эксплуатации после ежегодной, 100-часовой или последовательной инспекции, запускается двигатели воздушного судна с целью определения их удовлетворительного функционирования в соответствии с требованиями эксплуатационной документации.

9.23. Специалист, выполняющий ежегодную или 100-часовую инспекцию:

а) перед инспекцией снимает или открывает все предназначенные для этого панели, люки, крышки и капоты, а также тщательно очищает воздушное судно и его двигатель;

б) проверяет следующие компоненты системы планера воздушного судна (фюзеляж, крылья, оперение):

обшивку - на предмет коррозии, повреждений и прочих признаков износа, а также поврежденных или ненадежно закрепленных элементов конструкции;

системы и их компоненты - на предмет неправильной установки, явных дефектов и неудовлетворительного функционирования;

для аэростатов - оболочку, газовые баллоны, балластные емкости и т.д. - на предмет их неудовлетворительного состояния;

в) проверяет следующие компоненты системы пассажирского салона и кабины пилота:

общий осмотр - на предмет загрязнений и плохого крепления оборудования, которые могут привести к помехам в управлении воздушным судном;

кресла и ремни безопасности - на предмет их плохого состояния и явных дефектов;

иллюминаторы и лобовые стекла - на предмет износа и трещин;

приборы - на предмет плохого состояния, крепления, маркировки и (где применимо) неправильного функционирования;

рычаги управления воздушным судном и двигателем - на предмет неправильной установки и неудовлетворительного функционирования;
аккумуляторы - на предмет неправильной установки и зарядки;
все системы - на предмет неправильной установки, плохого состояния, явных дефектов и ненадежности крепления;

г) проверяет следующие компоненты силовых установок:

двигатель - на предмет видимых признаков утечки масла, топлива или гидравлической жидкости и причин утечек;

шпильки и гайки - на предмет неправильной затяжки и явных дефектов;

внутреннее состояние двигателя - на предмет компрессии в цилиндрах и наличия металлической стружки или посторонних предметов на сетках фильтров и сливных пробках. При слабой компрессии в цилиндрах проверяется состояние и соответствие зазоров требованиям, установленным эксплуатационной документацией;

рама крепления двигателя - на предмет трещин, расшатанности и плохого крепления двигателя;

виброгасители - на предмет их деформации, разрушения, износа;

система управления двигателем - на предмет наличия дефектов, неправильного подключения и регулировки;

трубопроводы, рукава и разъемы - на предмет наличия утечек, повреждений и неправильного крепления;

выхлопные трубы - на предмет наличия трещин, дефектов и неправильного крепления;

вспомогательные устройства - на предмет наличия явных дефектов в креплении;

все системы - на предмет неправильной установки, повреждения, явных дефектов и ненадежности крепления;

капот - на предмет наличия трещин, повреждений, состояния замков и дефектов;

д) проверяет следующие компоненты системы шасси:

все компоненты - на предмет повреждения и ненадежности крепления;

амортизаторы - уровень жидкости, давление газа (если применимо);

соединения, крепления и т.д. - на предмет износа, деформаций и трещин;

систему уборки-выпуска шасси на предмет правильного функционирования;

трубопроводы на предмет наличия утечек;

электросистемы - на предмет наличия повреждений и неправильной работы переключателей и датчиков;

колеса - на предмет наличия трещин, дефектов и состояния подшипников;

шины - на предмет наличия износа и порезов;

тормоза - на предмет неправильной регулировки, износа колодок и дисков (барабанов);

поплавки и лыжи - на предмет неправильной регулировки и явных дефектов;

е) проверяет все компоненты планера воздушного судна на предмет общего состояния, износа ткани или обшивки, деформаций, признаков неисправности или ненадежности креплений, неправильной установки деталей и их функционирования;

- ж) проверяет следующие компоненты системы воздушного винта:
 воздушный винт - на предмет наличия трещин, выбоин и утечки масла;
 болтовые соединения - на предмет неправильной затяжки и контровки;
 противообледенительные средства - на предмет неправильной работы и наличия явных дефектов;
 механизмы управления - на предмет погрешностей в работе, ненадежности крепления и ограничения рабочего хода;
- з) проверяет следующие компоненты системы радиооборудования:
 радио- и электронное оборудование - на предмет неправильной установки, функционирования и ненадежности крепления;
 проводку - на предмет ошибок в схеме, ненадежности соединений и наличия явных дефектов;
 соединения и экранирование - на предмет неправильной установки и неудовлетворительного состояния;
 антенны, включая выпускную антенну - на предмет неудовлетворительного состояния, ненадежности креплений и неправильного функционирования;
- и) проверяет все установленные на борту приспособления и оборудование, не включенные в приведенные выше перечни, на предмет неправильной установки и работы.

Содержание, форма и ведение учетных записей по инспекциям

9.24. Специалист, принимающий решение о допуске воздушного судна к полетам, планера воздушного судна, двигателя, воздушного винта, оборудования или других компонент к эксплуатации проводя инспекцию, соответствующую пунктам 9.9 - 9.18 настоящих Правил собственноручно делает запись, содержащую следующую информацию:

тип инспекции и краткое описание объема инспекции.

дату инспекции и общий срок службы воздушного судна.

подпись, номер и вид свидетельства, принадлежащего лицу, принимающему решение о допуске к дальнейшей эксплуатации воздушного судна, планера воздушного судна, двигателя, воздушного винта, оборудования, других компонент;

за исключением инспекции по программе последовательных инспекций, в случае подтверждения годности к полетам воздушного судна и его допуска к дальнейшей эксплуатации следующее: "Настоящим подтверждается, что инспекция данного воздушного судна была проведена в соответствии с (указать тип инспекции) инспекцией, в результате которой оно было признано годным к полетам";

за исключением работ по программе последовательных инспекций, в случае отказа в допуске воздушного судна к дальнейшей эксплуатации в случае необходимости выполнения технического обслуживания, несоблюдения требований эксплуатационной документации и настоящих Правил, следующее: "Настоящим подтверждается, что инспекция данного воздушного судна была "Настоящим подтверждается, что инспекция данного воздушного судна была проведена в соответствии с (указать тип инспекции) инспекцией, в результате которой был

составлен и передан владельцу воздушного судна список недостатков и отклонений от установленных требований от (указать дату составления списка)";

для работ, выполняемых по программе последовательных инспекций следующее или аналогичное: "Настоящим подтверждается, что в соответствии с программой последовательной инспекции были проведены текущая инспекция (уточнить, воздушного судна или компонента) и детальная инспекция (компонента), в результате чего (воздушное судно или компонента) (допускаются или не допускаются) к дальнейшей эксплуатации". В случае отказа в допуске к дальнейшей эксплуатации подтверждение должно иметь следующее продолжение: "а также был составлен и передан владельцу воздушного судна список недостатков и отклонений от установленных требований от ((указать дату составления списка))";

в случае если инспекция проводится в соответствии с программой инспекции, предусмотренной в пунктах 9.12 или 9.14 настоящих Правил, запись должна иметь ссылку на реквизиты программы инспекции, с указанием пунктов выполненной программы инспекции и содержать подтверждение того, что инспекция была проведена в соответствии с требованиями к инспекции для данной конкретной программы.

В случае, если лицо, проводящее инспекцию обнаруживает, что воздушное судно не является годным к полетам, данное лицо предоставляет владельцу список несоответствий с наличием подписи и даты.

9.25. На каждом неработоспособном компоненте, с которым возможно выполнение полета в соответствии с пунктами 2.19, 2.19.2 или 5.71 настоящих Правил, а также на каждом органе управления им в кабине экипажа, лицо, проводящее инспекцию, прикрепляет предупредительную надпись "Не работает" и включает такие неработоспособные компоненты в список несоответствий с указанием даты информирования владельца воздушного судна и его подписи.

Техническое обслуживание

9.26. При выполнении работ по техническому обслуживанию, изменению конструкции или ПТО воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или оборудования, других компонент, применяются:

методы, технологии и процедуры, предписанные эксплуатационной документацией;

инструменты, оборудование и испытательную аппаратуру, необходимые для обеспечения работ в соответствии с принятыми отраслевыми процедурами;

оборудование или аппаратуру, рекомендованные производителем воздушного судна или оборудование, аппаратуру имеющие аналогичные характеристики.

При осуществлении технического обслуживания, изменения конструкции или ПТО, работы выполняются таким образом, используются материалы такого качества, чтобы после работ состояние воздушного судна, планера воздушного судна, двигателя, воздушного винта или оборудования, как минимум, соответствовало их первоначальному или должным образом измененному состоянию, с учетом аэродинамических характеристик, прочности конструкции, сопротивления повреждениям и других свойств, влияющих на летную годность.

9.27. Владелец воздушного судна обеспечивает:

а) проведение инспекции воздушного судна и устранение неисправностей в соответствии с требованиями настоящей главы в периоды между инспекциями, за исключением случаев, предусмотренных в подпункте «в» настоящего пункта;

б) оформление свидетельств по техническому обслуживанию в соответствии с требованиями настоящих Правил лицами, имеющими соответствующие полномочия;

в) ремонт, замену, снятие или технический осмотр приборов или оборудования, нерабочее состояние которых допускается пунктами 2.19 и 5.71 настоящих Правил, при очередной обязательной инспекции;

г) если выявлены приборы или оборудование в нерабочем состоянии – установку табличек, в соответствии с пунктом 9.25 настоящих Правил.

9.28. Работы по техническому обслуживанию, модификации, модификации или ПТО воздушного судна, планера воздушного судна, двигателя, воздушного винта, оборудования или иных компонентов, на которые распространяется действие настоящих Правил, выполняет:

а) обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов осуществляет работы по техническому обслуживанию, ПТО и изменению конструкции в соответствии с функциями, установленными Федеральными авиационными правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147;

б) лицо, работающее под контролем обладателя свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов, осуществляет работы, которые указанный обладатель свидетельства имеет право выполнять, если обладатель свидетельства лично наблюдает за ходом работ в мере, необходимой для обеспечения ее должного выполнения, и лично консультирует в случае необходимости. При этом лицо, не имеющее свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, не может проводить инспекции, предусмотренные настоящей главой;

в) сертифицированная организация по ТО может осуществлять работы по техническому обслуживанию, ПТО и изменению конструкции в соответствии с сертификатом и Положением организации по ТО;

г) владелец свидетельства пилота может осуществлять работы по ПТО любого воздушного судна, находящегося в его собственности или эксплуатируемого данным пилотом и которое не используется в коммерческих воздушных перевозках;

д) владелец свидетельства пилота сверхлёгкого воздушного судна, свидетельства планера, свидетельства свободного аэростата может осуществлять работы по техническому обслуживанию и ПТО любого воздушного судна, находящегося в его собственности или эксплуатируемого данным пилотом и которое не используется в коммерческих воздушных перевозках;

е) держатель сертификата эксплуатанта, осуществляющего коммерческие воздушные перевозки на вертолетах в отдаленной области, может допустить пилота до выполнения конкретных работ по ПТО, при условии, если:

работы по ПТО являются результатом известной или предполагаемой механической неисправности, возникшей на пути следования к отдаленной области или на ее территории;

пилот завершил курс подготовки по утвержденной программе и имеет разрешение, предоставленное держателем сертификата эксплуатанта в письменной форме на проведение каждого вида работ по ПТО, на осуществление которых данный пилот имеет соответствующие полномочия;

в месте возникновения неисправности отсутствует сертифицированный механик для осуществления работ по ПТО;

владелец сертификата эксплуатанта использует установленный распорядок для оценки выполнения определенного вида работ по ПТО с целью принятия решения о летной годности вертолета;

е) пилот воздушного судна с вместимостью 20 и менее пассажирских мест, используемого для осуществления коммерческих воздушных перевозок, может осуществлять снятие и установку кресел, носилок, медицинского оборудования, предусмотренных эксплуатационной документацией при условии, если:

пилот должным образом прошел курс подготовки по утвержденной программе и имеет разрешение, предоставленное держателем сертификата эксплуатанта в письменной форме на выполнение каждого задания; и

владелец сертификата эксплуатанта предоставит пилоту инструкции для проведения работ;

ж) производитель воздушного судна может осуществлять:

модификацию или изменение конструкции любого воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или оборудования, произведенного им в соответствии с сертификатом типа и сертификатом на производство;

работы по модификации или изменению конструкции любого оборудования или детали воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или оборудования, произведенного им в соответствии с сертификатом типа (аттестатом о допуске к эксплуатации); а также

любую требуемую в соответствии с настоящими Правилами инспекцию воздушного судна или компонента, произведенного им в соответствии с сертификатом типа (аттестатом о допуске к эксплуатации);

Техническое обслуживание, ПТО, ремонты и изменения конструкции воздушного судна, имеющего удостоверение о годности к полетам, выданное на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям, производит лицо, его изготовившее или лицо, имеющее свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов с аналогичными силовыми установками.

Существенные изменения конструкции

9.29. Существенные изменения планера воздушного судна - изменения конструкции следующих узлов и агрегатов воздушного судна, а также изменения следующих видов не предусмотренные в эксплуатационной документации воздушного судна:

а) вносимые в конструкцию:

крыльев;

хвостового оперения;

фюзеляжа;

моторамы двигателя;

системы управления;

шасси;

днища или поплавков у гидросамолета;

элементов планера воздушного судна, включая лонжероны, нервюры, фитинги, амортизаторы, растяжки, кожа, обтекатели и балластные грузы;

гидравлические и электрические привода;

лопасти винта;

б) изменения, повлекшие изменения массы или положения центра тяжести воздушного судна, результатом чего является превышение максимальной сертифицированной массы или диапазона допустимых положений центра тяжести воздушного судна;

в) изменения в основной конструкции топливной системы, маслосистемы, системы охлаждения, кондиционирования воздуха, электрической, гидравлической, противообледенительной или выхлопной систем;

г) изменения в конструкции крыла, поверхностей управления, влияющих на характеристики аэроупругости и флаттера.

9.30. Существенные изменения конструкции двигателя – следующие изменения, не предусмотренные в эксплуатационной документации двигателя:

изменение одной утвержденной модели авиационного двигателя на другую, влекущее за собой любые изменения в степени сжатия, редукторе воздушного винта и его передаточного отношения, либо замена основных деталей двигателя, требующая значительной работы и испытаний двигателя;

внесение изменений в конструкцию двигателя путем замены деталей конструкции двигателя на детали, поставляемые не оригинальным производителем или не производителем, имеющим сертификат производителя;

установка детали, не одобренной для данного двигателя;

удаление вспомогательных устройств, указанных как необходимое оборудование в технических характеристиках воздушного судна или двигателя;

любая модификации с целью использования топлива иного качества или сорта, отличного от указанного в эксплуатационной документации двигателя.

9.31. Существенные изменения конструкции воздушного винта - следующие изменения конструкции воздушного винта при условии их отсутствия в эксплуатационной документации воздушного винта:

изменения в конструкции лопастей;

изменения в конструкции втулки;

изменения в конструкции регулятора оборотов воздушного винта;

установка регулятора оборотов воздушного винта или системы флюгирования;

установка противообледенительной системы воздушного винта;

установка деталей, не утвержденных для данного воздушного винта.

9.32. Существенные изменения конструкции оборудования - следующие изменения основной конструкции, не предусмотренные производителем оборудования или нормами летной годности, а также изменения основной конструкции радионавигационных систем, утвержденные в соответствии с сертификатом типа, которые повлияли на характеристики стабильности частоты, уровня шума, чувствительности, избирательности, искажения, паразитного излучения, автоматической регулировки громкости или способности соответствовать требованиям защиты окружающей среды.

Существенный ремонт

9.33. Существенный ремонт планера воздушного судна - ремонт следующих узлов и агрегатов планера воздушного судна, а также следующие виды ремонта, предполагающие усиление, установку, соединение и изготовление основных силовых элементов или их замену, в случае если замена требует применения заклепок или сварки:

- крыльев и поверхностей управления конструктивно-силовой схемы монокок или полумонокок;
- элементов стрингера или нервюра крыла;
- полок лонжеронов;
- элементов ферм;
- стенок лонжеронов;
- килей лодок или поплавков;
- стыковых узлов крыльев или поверхностей хвостового оперения;
- усиленных нервюр крыла и раскосов крыла;
- подкосов крыла или поверхности хвостового оперения;
- моторам двигателя;
- силовых элементов фюзеляжа;
- элементов ферм и шпангоутов;
- основных креплений кресел;
- стоек шасси;
- осей колес;
- колес;
- лыж шасси и их крепления;
- компонентов системы управления, включая ручки, педали, рычаги управления или штурвалы;
- ремонт, включающий замену материала;
- ремонт повреждений металлической или древесной обшивки, размером более 15 см в любом направлении;
- соединение частей обшивки;
- ремонт трех или более соседних нервюр крыльев или поверхностей управления, либо ремонт передней кромки крыльев или поверхностей управления между этими нервюрами;
- ремонт тканевой обшивки на площади, превышающей необходимую площадь разреза для ремонта двух соседних нервюр;

замена тканевой обшивки на крыльях, фюзеляжах, поверхностях оперения и поверхностях управления;

ремонт, включающий замену стенок съемных или встроенных топливных и масляных баков.

9.34. Существенный ремонт двигателя - следующих деталей двигателя, а также ремонтные работы следующих видов:

разборка или демонтаж картера или коленчатого вала поршневого двигателя, оборудованного встроенным нагнетателем;

разборка или демонтаж картера или коленчатого вала поршневого двигателя, оборудованного не прямозубым редуктором воздушного винта;

ремонт структурных компонентов двигателя путем сварки, нанесения гальванического покрытия, металлизации или других подобных методов.

9.35. Существенный ремонт воздушного винта включает работы следующих видов:

любой ремонт или выпрямление металлических лопастей;

ремонт или механическая обработка стальных втулок;

укорочение лопастей;

установка новых законцовок на деревянном воздушном винте;

замена внешнего ламинированного покрытия на деревянных воздушных винтах с неизменяемым шагом;

ремонт отверстий во втулке деревянных воздушных винтов с неизменяемым шагом;

замена материала законцовок лопастей;

замена пластмассового покрытия лопастей;

ремонт регуляторов воздушных винтов;

ремонт воздушных винтов изменяемого шага;

ремонт глубоких вмятин, царапин, порезов, выбоин;

ремонт или замена внутренних деталей лопастей.

9.36. Существенный ремонт оборудования - работы следующих видов:

калибровка и ремонт приборов;

калибровка радиооборудования;

намотка катушки обмотки возбуждения электрического прибора;

полный демонтаж сложных клапанов гидросистемы;

капитальный ремонт насосов типа для топлива, масла и гидравлических насосов.

ПТО

9.37. ПТО ограничивается следующими видами работ:

снятие, установка и ремонт шин колес шасси;

замена эластичных тросов амортизаторов на шасси;

техническое обслуживание амортизационных опор шасси, добавление жидкости, подкачка рабочего газа;

техническое обслуживание шарикоподшипников шасси, включая чистку и смазку;

замена поврежденной контрольной проволоки, шайб или шплинтов;

смазка без демонтажа, за исключением снятия неструктурных компонентов, таких как крышек, капотов или обтекателей;

простые заплатки на ткани, не требующие пришивания к нервюрам или снятия элементов конструкции или поверхностей управления;

наложение небольших тканевых заплат на оболочку аэростатах предусмотренных производителем или разработчиком, не требующее ремонта или замены полос нагрузки;

добавление гидравлической жидкости в баки;

обновление лакокрасочного покрытия фюзеляжа, гондолы аэростата, крыльев и хвостового оперения, обтекателей, капотов, шасси, внутренней отделки пассажирского салона или кабины пилота, при которых не требуется снятие или демонтаж силовых элементов или систем;

нанесение предохранительного покрытия на детали, при котором не требуется демонтажа силовых элементов или систем, и где такое покрытие не мешает работе систем воздушного судна;

ремонт обивки и декоративной обшивки салона, кабины пилотов или гондолы аэростата, если при этом не требуется демонтажа силовых конструкций или систем, и если это не отражается на состоянии силовых конструкций и систем воздушного судна;

выполнение небольшого простого ремонта обтекателей, крышек и кожухов, не являющихся структурными элементами, а также их небольшой ремонт и усиление без изменения контура и надлежащего воздушного потока;

замена боковых иллюминаторов, в случае, если это не нарушает работу конструкции или систем;

замена ремней безопасности;

замена кресел или их деталей при условии, что замена происходит на утвержденные для этого воздушного судна кресла или их детали, и что при этом не происходит демонтаж силовых конструкций или систем;

ремонт и профилактика электроцепей посадочных фар;

замена ламп, рефлекторов и линз рулежных и посадочных фар и аэронавигационных огней;

замена колес и лыж шасси, при которой не нужно пересчитывать вес и центровку;

замена любого капота, при которой не нужно снимать воздушный винт или отсоединять элементы системы управления;

замена или чистка свечей и установка зазоров между электродами;

замена любых гибких соединений, кроме соединений гидросистемы;

замена готовых топливных трубопроводов;

очистка и замена деталей фильтров топлива и масла;

замена и обслуживание аккумуляторных батарей;

очистка растопочной и основной форсунок горелки аэростата в соответствии с эксплуатационной документацией аэростата;

замена или регулировка несилевых стандартных креплений, используемых для данной цели полета;

смена гондол или горелок, в случае если данная гондола или горелка определены в сертификате типа аэростата как сменные и сконструированы для быстрой установки и снятия;

установка приспособлений, предохраняющих от перелива топлива за счет уменьшения диаметра заправочных отверстий топливных баков при условии, что данное приспособление предусмотрено разработчиком в эксплуатационной документации воздушного судна, установка данного приспособления не требует демонтажа существующего заправочного отверстия;

снятие, проверка и замена магнитных сигнализаторов стружки;

удаление и замена блока-панели аэронавигационного и радиооборудования с разъемами, которые обеспечивают подключение оборудования при вставлении блока в приборную панель, кроме систем автопилота и микроволнового дальномерного оборудования. Указанное оборудование должно быть сконструировано с расчетом на многократные удаления и снабжено соответствующими инструкциями. Перед использованием оборудования необходимо провести его эксплуатационную проверку в соответствии с эксплуатационной документацией;

обновление навигационных баз данных в блоке на приборной панели пилотов, кроме баз данных систем автопилота, приемоответчиков и микроволнового дальномерного оборудования, при условии, что не требуется демонтаж устройства, а соответствующие инструкции имеются в наличии. Перед использованием оборудования необходимо провести его эксплуатационную проверку работоспособности в соответствии с эксплуатационной документацией.

Документация

9.38. Специалист, который выполнил техническое обслуживание, ПТО воздушного судна, планера воздушного судна, двигателя, воздушного винта, оборудования или комплектующих деталей и делает запись о проведении указанных работ, содержащую следующую информацию:

а) описание выполненных работ или ссылку на пункты эксплуатационной документации, в соответствии с которой выполнялись работы;

б) дату завершения работ;

в) имя лица, выполнившего работы, в случае, если в подпункте "г" настоящего пункта указано иное лицо;

г) в случае удовлетворительного выполнения работ в отношении воздушного судна, планера воздушного судна, двигателя, воздушного винта, оборудования или компонента - подпись, номер и вид свидетельства лица, утверждающего данную работу. Подпись ставится только по завершению выполненной работы и подразумевает допуск к дальнейшей эксплуатации воздушного судна или его компонента;

д) при выполнении существенного ремонта и изменений конструкции лицо, выполнившее данную работу указывает данные, установленные в пункте 9.40 настоящих Правил.

9.39. Если двигатель воздушного судна восстановлен изготовителем или предприятием, одобренным изготовителем двигателя, владелец может получить на

него новую документацию, не содержащую записей о мероприятиях, проводившихся до восстановления двигателя.

Предприятие, оформляющее новую документацию на восстановленный им двигатель, указывает следующие данные:

дату восстановления двигателя с подписью ответственного лица;

изменения, сделанные на основании требования директив летной годности;

изменения, сделанные в соответствии с требованиями эксплуатационных бюллетеней изготовителя, если бюллетень требует указания изменения в записях.

В настоящем пункте к восстановленному двигателю относится бывший в эксплуатации двигатель, который был полностью разобран, осмотрен, отремонтирован, собран, испытан и допущен к эксплуатации в порядке и по требованиям, установленным к новому двигателю. При этом все использованные в нем детали должны соответствовать тем же требованиям, размерам и допускам, которые указаны в рабочих чертежах на новые детали или утвержденным разработчиком в измененных (ремонтных) размерах.

9.40. Специалист, выполнивший существенный ремонт, изменение конструкции заполняет и подписывает свидетельство о выполнении существенного ремонта, существенного изменения конструкции не менее чем в трех экземплярах, в котором указывается:

идентификационные данные отремонтированного изделия:

для воздушного судна: тип, модель, серийный номер, государственный и регистрационный опознавательный знаки;

для планера воздушного судна, двигателя, воздушного винта или оборудования: название производителя, наименование детали, модель и серийный номер (если таковые имеются); а также

нижеследующую запись: "Вышеназванное (воздушное судно, планер воздушного судна, двигатель, воздушный винт или их компонент, что было отремонтировано) было отремонтировано и проверено в соответствии с федеральными авиационными правилами и допускается к дальнейшей эксплуатации";

фамилию, имя и отчества лица, подписавшего документ, номер свидетельства и номер сертификата организации по техническому обслуживанию, в случае, если ремонт осуществлялся такой организацией;

дату и место осуществления ремонта или существенного изменения конструкции.

Один экземпляр подписанного свидетельства передает владельцу воздушного судна, второй направляет в территориальный орган уполномоченного органа в области гражданской авиации в течение 48 часов после подписания, третий хранит у себя в течение не менее 3 лет.

Свидетельство о выполнении существенного ремонта, существенного изменения конструкции после проведения работ выписывается в случае:

использования при выполнении работ методов, технологий и инструкций, порядка демонтажа, очистки, проверок, ремонта и повторного монтажа компонентов, установленных настоящими Правилами и эксплуатационной документацией; и

если указанный компонент проверен в соответствии с установленными настоящими Правилами и эксплуатационной документацией требованиями;

в случае модификации – проверки модифицированного изделия на его соответствие характеристикам и ограничениям, установленным для нового компонента или одобренным разработчиком измененным характеристикам и ограничениям для модифицированного изделия.

9.41. Владелец воздушного судна обязан хранить следующие документы:

а) свидетельства о техническом обслуживании, профилактическом техобслуживании и изменениях конструкции, а также записи о проведенных инспекциях воздушного судна и его компонентов;

б) записи, содержащие:

общий срок службы планера, каждого двигателя, пропеллера, несущего винта и прибора;

текущий статус компонентов каждого двигателя, воздушного винта, несущего винта и других компонент с ограниченным сроком службы;

время, прошедшее с даты предыдущего ремонта для всех компонентов и приборов, которые должны ремонтироваться через определенные интервалы времени;

текущий статус инспекций воздушного судна, время, прошедшее с даты проведения последней инспекции, предписанной программой инспекции, на основании которой проводится техническое обслуживание воздушного судна и его приборов;

текущий статус распространяющихся на данное воздушное судно директив по летной годности, включая по каждой из них, способ выполнения, номер директивы и дата проверки ее выполнения. Если директива требует выполнения периодических мероприятий – время и дату очередного мероприятия.

9.42. Срок хранения документов, указанных в пункте 9.41 настоящих Правил, составляет:

а) записи, указанные в подпункте "а" пункта 9.41 настоящих Правил, должны храниться до тех пор, пока аналогичные работы не будут выполнены повторно, либо пока вместо них не будут выполнены иные работы, либо в течение одного года после выполнения работ;

б) записи, указанные в подпункте "б" пункта 9.41 настоящих Правил, должны храниться и передаваться вместе с воздушным судном новому владельцу в момент продажи;

в) перечень дефектов, представленный владельцу в соответствии с пунктами 9.24 и 9.25 настоящих Правил, хранится до тех пор, пока дефекты не будут устранены и не будет оформлено соответствующее свидетельство о техническом обслуживании.

9.43. Владелец воздушного судна обязан предоставлять все записи по техническому обслуживанию, которые он обязан вести и хранить, для проверки органом, уполномоченным осуществлять государственный надзор в области гражданской авиации.

9.44. Владелец, продающий воздушное судно, зарегистрированное в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации,

обязан передать покупателю в момент продажи нижеследующую документацию по воздушному судну:

а) записи, перечисленные в подпункте «б» пункта 9.41 настоящих Правил;

б) записи, указанные в подпункте «а» пункта 9.41 настоящих Правил, не включенные в документацию, оговоренную в подпункте «а» настоящего пункта, при этом покупатель может позволить продавцу продолжить хранение указанных записей. Хранение указанных записей продавцом не освобождает покупателя от обязанностей, установленных в пункте 9.43 настоящих Правил.

Допуск к полетам после технического обслуживания, ПТО, модификации и изменения конструкции.

9.45. Воздушное судно, планер воздушного судна, двигатель, воздушный винт или оборудование после проведения работ по техническому обслуживанию, ПТО, модификации и изменению конструкции допускается к полетам, если:

оформлены документы (свидетельства) в соответствии с пунктами 9.38 - 9.40 настоящих Правил;

изменения эксплуатационных ограничений воздушного судна или летно-технических характеристик возникшие в результате выполнения работ учтены в эксплуатационной документации в соответствии с результатами полета, указанного в пункте настоящих Правил 9.46.

9.46. В случае, если на воздушном судне ремонт, модификация или изменения его конструкции привели к значительному изменению его летно-технических характеристик или характеристик устойчивости и управляемости, до начала выполнения полетов с пассажирами на борту выполняется полет в целях проведения эксплуатационной проверки, результаты которой заносятся пилотом в бортовой журнал воздушного судна.

Указанный полет не требуется, если по результатам наземных проверок или расчетов установлено, что в результате ремонта, модификации или изменения конструкции воздушного судна его летно-технические характеристики или характеристики устойчивости и управляемости не претерпели значительных изменений.

Данные по ТО: фальсификация, воспроизведение и изменение.

9.47. Запрещено создавать или способствовать созданию:

любой сфальсифицированной или намеренно ложной записи в любых данных документах (свидетельствах) или других записях, создание, хранение или использование которой необходимо для подтверждения выполнения требований настоящих Правил; или

воспроизведения, изменения в мошеннических целях любых данных или записей, сделанных в соответствии с настоящими Правилами.

Осуществление каким-либо лицом действий, запрещенных в настоящем пункте, является основанием для приостановления действия или аннулирования свидетельства пилота, свидетельства специалиста по техническому обслуживанию, сертификата эксплуатанта, сертификата организации по техническому

обслуживанию или сертификата производителя, которыми обладает лицо, осуществившее указанные действия.

КОМПОНЕНТЫ

9.48. С вновь изготовленными или поступившими из ремонта компонентом воздушного судна, двигателя, воздушного винта, имеющие сертификат типа (аттестат о допуске к эксплуатации), срок обязательной замены которого определен в эксплуатационной документации (далее - компонент с назначенным ресурсом) прилагается свидетельство, в котором указывается:

идентификационные данные компонента:

тип, модель, серийный номер, компонента;

дата выпуска (ремонта) компонента;

запись: "Вышеназванный компонент был изготовлен (отремонтирован) и проверен в соответствии с федеральными авиационными правилами и допускается к дальнейшей эксплуатации";

фамилию, имя и отчества лица, подписавшего документ, номер свидетельства и номер сертификата производителя (организации по техническому обслуживанию, в случае, если ремонт осуществлялся такой организацией);

дату и место изготовления или осуществления ремонта.

9.49. Компонент перед установкой должен быть осмотрен на предмет соответствия его маркировке (данном свидетельстве, указанного в пункте 9.52 настоящих Правил) и подвергнут иным испытаниям, если это предусмотрено в эксплуатационной документации.

9.50. В случае, если компонент приобретен не у изготовителя компонента или организации, выполнившей его ремонт, или не у лица уполномоченного изготовителем или лицом, выполнившим ремонт компонента, то специалист (организация по ТО) запрашивает изготовителя компонента, или в случае, если компонент проходил ремонт - организацию по ТО о факте изготовления (ремонта) компонента.

9.51. В случаях, если изготовитель или организация по ТО не подтверждает факт изготовления (ремонта) компонента, он не прошел проверки, предусмотренной в пункте 9.49 настоящих Правил или на нем отсутствует маркировка, указанная в пункте 9.52 настоящих Правил, установка компонента на воздушное судно запрещена и он подлежит возврату поставщику. Поставщик обязан уничтожить такой компонент, или нанести ему повреждения, делающие невозможным его использование на воздушном судне.

9.52. За исключением случаев, предусмотренных пунктом 9.53 настоящих Правил, специалист по техническому обслуживанию, снявший компонент с назначенным ресурсом, обеспечивает маркировку компонента для предотвращения его установки после истечения назначенного ресурса с помощью одного из следующих методов:

ведение учетных записей - контроль компонента с использованием системы ведения учетных записей, в которой фиксируется информация о каталожном номере детали, серийном номере и текущем ресурсном состоянии детали. При каждом снятии компонента запись должна обновляться с учетом текущего ресурсного

состояния компонента. Данная система может включать электронные, бумажные или иные утвержденные средства ведения учета;

бирка, прикрепленная к компоненту - к детали могут быть прикреплены бирки, на которых указывают каталожный номер детали, серийный номер и текущее ресурсное состояние детали. При каждом снятии компонента, необходимо либо создание новой бирки, либо обновление существующей бирки отражающего текущее ресурсное состояние компонента;

временная маркировка - разборчивая маркировка компонента временным методом, показывающая ее ресурсное состояние. Маркировка ресурсного состояния должна обновляться при каждом снятии компонента или, в случае удаления маркировки, может использоваться другой описанный в настоящем пункте метод. Маркировка должна производиться в соответствии с инструкциями по сохранению целостности компонента, изложенными в эксплуатационной документации, или предоставленными разработчиком по запросу лица, осуществляющего маркировку;

постоянная маркировка - разборчивая маркировка компонента трудноудаляемым методом, показывающая ее текущее ресурсное состояние. При каждом снятии компонента с изделия, ресурсное состояние должно обновляться. За исключением случаев окончательного исключения компонента из эксплуатации в изделиях, имеющих сертификат типа, маркировка должна производиться в соответствии с инструкциями по сохранению целостности компонента, изложенными в эксплуатационной документации, или предоставленными разработчиком по запросу лица, осуществляющего маркировку;

разборка - разборка непригодного к эксплуатации компонента с помощью методов, ограничивающих случайную установку компонента на изделия. Данный метод должен включать, как минимум, ведение учета каталожного номера детали, серийного номера и ресурсного состояния детали, а также обеспечение хранения компонента отдельно от компонент, которые в данный момент пригодны для установки;

повреждение - повреждение компонента с целью предотвращения его установки на воздушное судно или его компонент. Результатом повреждения должен стать компонент, не подлежащий восстановлению.

9.53. В случае временного снятия и повторной установки компонента с назначенным ресурсом ведение учета данных не требуется и изменение маркировки не требуется при условии, что:

ресурсное состояние компонента с назначенным ресурсом не изменилось;

компонент с назначенным ресурсом установлен на изделие с тем же серийным номером, с которого был снят; а также

наработка изделия не увеличилась, пока компонент с назначенным ресурсом был снят.

Ресурсное состояние означает наработку в циклах, часах или любом другом измерении, установленным разработчиком до обязательной замены компонента с назначенным ресурсом.

9.54. Лицо, продающее или иным образом передающее бывший в эксплуатации компонент с назначенным ресурсом, должно обеспечить передачу вместе с компонентом маркировки, бирки или других данных, используемых с

целью реализации положений пункта 9.52 настоящих правил, за исключением случаев повреждения компонента перед его продажей или передачей.

ТЕРМИНЫ

3. Приложение к Правилам дополнить следующими терминами и определениями:

"Авиационный двигатель - двигатель, который используется или предназначен для приведения в движение воздушного судна, включая оборудование и вспомогательные устройства, необходимые для его функционирования, но не включая воздушные винты;

Время эксплуатации –временной период с того момента взлета воздушного судна до момента посадки, исчисляемый в целях учета времени проведения технического обслуживания;

Воздушный винт - устройство, обеспечивающее передвижение воздушного судна и имеющее вид вала с лопастями с приводом от двигателя, которое при вращении и взаимодействии с воздухом образует тягу, направление которой примерно перпендикулярно плоскости вращения данного винта;

Компонент воздушного судна - любая составляющая часть воздушного судна, включая силовую установку, части бортовых систем и комплектующие изделия;

Несущественный ремонт - означает любой вид ремонта, отличный от существенного;

Несущий винт - винт, за счет которого обеспечивается подъем винтокрылого летательного аппарата в воздух;

Оборудование - любой прибор, механизм, деталь, дополнительное приспособление или вспомогательное устройство, включая коммуникационное оборудование, используемое или предназначенное для обеспечения эксплуатации или управления воздушным судном в полете, которое устанавливается на воздушном судне и не является частью авиационной конструкции, двигателя или воздушного винта;

Планер воздушного судна - фюзеляж, приемники, гондолы, капоты, обтекатели, аэродинамические поверхности (включая вращающиеся части, за исключением воздушных винтов и вращающихся аэродинамических поверхностей двигателей), а также шасси воздушного судна, вспомогательные устройства и системы управления;

Поддержание летной годности - Комплекс мер, посредством которых обеспечивается соответствие воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части действующим требованиям летной годности и их поддержание в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении эксплуатационного срока службы;

Годность к полетам - состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и способны обеспечивать безопасную эксплуатацию;

Программа технического обслуживания - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности;

Рулевой винт - винт, служащий в целях противодействия крутящему моменту несущего винта винтокрылого летательного аппарата или в целях маневрирования винтокрылым летательным аппаратом относительно одной или более его трех главных осей;

Ремонт - восстановление годности к полетам авиационного изделия, определяемой соответствующими нормами летной годности;

Свидетельство о техническом обслуживании - документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию в соответствии с данными и процедурами, установленными настоящими правилами;

Техническое обслуживание - проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения годности к полетам воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также осуществление модификации или ремонта, за исключением профилактического технического обслуживания;

Эксплуатировать воздушное судно - использовать, способствовать использованию или санкционировать использование воздушного судна с целью осуществления воздушной навигации, включая пилотирование воздушного судна с правом правового контроля или без него (в качестве владельца, арендатора или иной функции);

Эксплуатационная документация (ЭД) - документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию образца, включая его техническое обслуживание, и содержащая эксплуатационные ограничения, процедуры и рекомендации.

ИЗМЕНЕНИЯ,

вносимые в Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. № 147 «Об утверждении (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701) с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 июня 2011 г. № 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный № 21340)

Внести в федеральные авиационные правила следующие изменения:

- 1) в пунктах 1.2, 17.1- 17.10 и в наименовании Главы XVII: исключить слова "и ремонту" в соответствующем падеже;
- 2) в пункте 1.2 слова "авиационной техники" заменить словами "воздушных судов";
- 3) в пунктах 3.2 и 17.8 слова "оперативное" заменить словами "профилактическое" в соответствующем падеже;
- 4) в подпунктах "в" и "г" пункта 17.9 слова "базового (периодического) технического обслуживания" заменить словами "инспекции летной годности";
- 5) в подпункте "в" пункта 17.9, а также слова "базового технического обслуживания (тяжелых форм технического обслуживания)" заменить словами "существенного ремонта или существенных изменений конструкции воздушного судна".

ИЗМЕНЕНИЯ,

вносимые в федеральные авиационные правила "Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации", утвержденные приказом Минтранса России от 4 февраля 2003 г. № 11 (зарегистрирован Минюстом России 24 марта 2003 г., регистрационный № 4314), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 23 декабря 2005 г. № 154 (зарегистрирован Минюстом России 27 января 2006 г., регистрационный № 7419), от 25 июля 2007 г. № 103 (зарегистрирован Минюстом России 8 октября 2007 г., регистрационный № 10261), от 12 февраля 2009 г. № 24 (зарегистрирован Минюстом России 2 марта 2009 г., регистрационный № 13451), от 23 декабря 2009 г. № 249 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16185), от 15 апреля 2010 г. № 95 (зарегистрирован Минюстом России 17 мая 2010 г., регистрационный № 17219) и от 12 августа 2011 г. № 221 (зарегистрирован Минюстом России 15 сентября 2011 г., регистрационный № 21810)

Главу IV изложить в следующей редакции:

**"IV. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

52. Эксплуатант организует, осуществляет техническое обслуживание и ремонт эксплуатируемых воздушных судов в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 16185).

При выполнении работ по техническому обслуживанию воздушного судна эксплуатанта на основании договора, система качества эксплуатанта должна обеспечить контроль качества выполненных работ.

Эксплуатант обеспечивает выполнение оперативного и периодического технического обслуживания эксплуатируемых воздушных судов, зарегистрированных в иностранном государстве, в соответствии с требованиями государства регистрации и федеральных авиационных правил Российской Федерации".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к приказу Минтранса России
от _____ № _____

Признать утратившими силу:

1) приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 мая 2003 г. № 132 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» (зарегистрирован Минюстом России 6 июня 2003 г., регистрационный № 4653);

2) приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 апреля 2003 г. № 118 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения» (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2003 г., регистрационный № 4441);

3) приказ Федеральной авиационной службы России от 30 декабря 1997 г. № 287 «Об утверждении «Порядка сертификации организаций по техническому обслуживанию авиационной техники»» (зарегистрирован Минюстом России 10 марта 1998 г., регистрационный № 1483);

4) приказ Федеральной авиационной службы России от 19 февраля 1999 г. № 41 «Об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил «Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники» (ФАП-145)» (зарегистрирован Минюстом России 13 августа 1999 г., регистрационный № 1871);

5) приказ Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации от 20 июня 1994 г. № ДВ-58 «Об утверждении «Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России».