

## ПРОБЛЕМИ СТРУКТУРУВАННЯ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКСПЛУАТАНТІВ АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ

*Розглянуто фактори, що негативно впливають на безпеку польотів, основні елементи функціонування державної системи підтримання льотної придатності повітряних суден та їх функції по відношенню до технічного обслуговування. Рекомендовано об'єднати функції, пов'язані з технічним обслуговуванням та експлуатацією під єдиним керівництвом при формуванні структури і штатного розкладу авіаційних адміністрацій країн, які мають обмежені фінансові та кадрові ресурси.*

За останні п'ять років у цивільній авіації України склалася ситуація, яка характеризується багатьма факторами, що негативно впливають на безпеку польотів. Розрив інформаційних зв'язків із розробниками авіаційної техніки в Росії, старіння парку повітряних суден (ПС), експлуатація ПС на умовах оренди експлуатантами різноманітних форм власності, поява недержавних організацій з технічного обслуговування (ТО), руйнування єдиної нормативної бази експлуатації ПС, експлуатація ПС іноземного виробництва, складна економічна ситуація в державі та пов'язане з цим хитке фінансове положення авіапідприємств, і, як слідство, експлуатація ПС за межами експлуатаційних обмежень, є факторами, які негативно впливають на рівень безпеки польотів (БП) та якісне і повне ТО, порушення системи підтримання льотної придатності ПС.

У такій ситуації зростає відповідальність державного органу з регулювання діяльності цивільної авіації. Створення чіткої організаційної структури, раціонально побудованої, з чітким розмежуванням функцій, направлення організаційних і кадрових зусиль на рішення пріоритетних задач, повинно стати першочерговою проблемою, рішення якої дозволить забезпечити БП та парировати дію негативних факторів, що впливають на неї.

Особливу увагу необхідно приділити питанням інженерно-технічного забезпечення, виконання ТО і створення системи підтримання льотної придатності ПС. Така увага до цих питань пояснюється щорічним зростанням кількості інцидентів із вини інженерно-технічного складу та відмов авіаційної техніки (АТ).

Для раціональної побудови структури регулювання зазначених питань розглянемо основні елементи функціонування державної системи підтримання льотної придатності ПС по відношенню до ТО, які відповідно керівництву [1] передбачають:

- реєстрацію ПС;
- видачу сертифіката льотної придатності ПС;
- сертифікацію експлуатанта ПС та організації з ТО;
- сертифікацію типу ПС;
- сертифікацію авіаційного персоналу.

Розглянемо кожний з цих елементів.

Реєстрація ПС - це правовий акт, який визначає на підставі юридичних документів та огляду ПС належність ПС до національного реєстру із зазначенням власника. Реєстрація ПС має інформаційну функцію по відношенню до ТО.

Сертифікація персоналу - це процедура допуску осіб до виконання робіт на АТ (суб'єкта авіаційної діяльності). Сертифікація персоналу має інформаційну функцію по відношенню до ТО.

Сертифікація типу - це процедура допуску типової конструкції ПС, яка відображена у його експлуатаційно-технічній документації (ЕТД), в експлуатацію на підставі перевірки

ТО необхідно проводити її під час виконання ТО для підтвердження виконання робіт у відповідності із заявленими процедурами і підтвердження якості виконаних робіт при перевірці функціонування систем ПС.

Інспектування льотної придатності ПС під час видачі сертифіката льотної придатності ПС повинно складатися з двох частин:

- встановлення відповідності екземпляра ПС сертифікованому типу;
- визначення стану ПС шляхом перевірки функціонування його систем у допусках експлуатаційних обмежень і виявлення недоліків системи ТО, що дешевше робити при виконанні ТО, а не примушувати експлуатанта проводити перевірку під час приїзду інспектора.

У документах ІКАО [1] рекомендується проводити періодичне вибіркоче інспектування ПС з метою упорядкування робочих стандартів для затверджених організацій, що займаються ТО та ремонтом.

Таким чином, виконання усіх цих функцій пов'язане з перевіркою виконання ТО.

Отже, при формуванні структури і штатного розкладу авіаційних адміністрацій країн, які мають обмежені фінансові та кадрові ресурси, необхідне об'єднання функцій, які пов'язані з технічним обслуговуванням та експлуатацією, під єдиним керівництвом.

Об'єднання функцій, які пов'язані з технічним обслуговуванням ПС, дозволить:

- створити єдину систему підготовки інспекторів які мають діючі допуски до ТО, що пов'язані з перевіркою виконання ТО та експлуатацією ПС;

- створити комплексну програму перевірки експлуатантів, організацій з ТО, льотної придатності ПС, що в свою чергу дозволить при тому ж чисельному складі збільшити кількість та якість перевірок;

- формалізувати внутрішні інформаційні потоки між підрозділами авіаційної адміністрації та зовнішні – з експлуатантами;

- прискорити процедури оформлення документів ;

- створити єдину базу даних, які пов'язані з експлуатацією ПС;

- створити чітку систему відповідальності за технічну експлуатацію ПС.

Побудування структури авіаційної адміністрації на засадах функціональної доцільності та об'єднання залежних функцій дозволить ефективно вирішувати питання забезпечення безпеки польотів, підтримання льотної придатності ПС в умовах обмеженості фінансових та кадрових можливостей.

### Список літератури

1. *Руководство по организации работ в области летной годности.* DOC-9389-AN/919 ИКАО, Montreal, Quebec, Canada. 1983.–78 p.

2. *Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора.* DOC-8335-AN/879 ИКАО, Montreal, Quebec, Canada. 1995.–122 p.

Стаття надійшла до редакції 27 грудня 1997 року.



**Юрій Іванович Кордянін** (1959) закінчив Харківський авіаційний інститут в 1983 році. Начальник управління сертифікації авіаційної техніки Укрaviaції. Займається питаннями підтримання льотної придатності повітряних суден.

**Yuri I. Kordyanin** (b. 1959) graduated from Kharkiv Aviation Institute (1983), specializes in maintaining airworthiness of aircrafts. Head of the Certification Administration of Ukrainian aviation.