ТОО «Олжа Авиа»

г. Алматы 050052
м-н Таугуль/Мамыр/, д. 8, офис 1
Tel/fax: +7 (727) 386-39-94, 386-39-78
e-mail: olzhaavia@mail.ru

«Олжа Авиа» ЖШС

Алматы қ-сы, 050052
Таугуль/Мамыр/ ы.а., 8-үй, 1 кеңсе
Tel/fax: +7 (727) 386-39-94, 386-39-78
e-mail: olzhaavia@mail.ru

Исх. № 50 от 26 марта 2019 г.

Тема: **Обжалование протокола об итогах государственных закупок способом конкурса 2967748-2 по лоту № 22053915-ОК1**

РГУ «Комитет внутреннего государственного аудита Министерства финансов Республики Казахстан»

копия **РГКП «ПО «Охотзоопром» Комитета лесного хозяйства и животного мира Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан**

1) Наименование, место нахождения юридического лица, действия (бездействие), решения которого обжалуются:

Наименование организатора конкурса: РГКП «ПО «Охотзоопром» Комитета лесного хозяйства и животного мира Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан (БИН 930340000221);

Место нахождения: Казахстан, Алматы, Василий Бартольда, 157 В.

Наименование Потенциальных поставщиков, допустивших нарушения законодательства Республики Казахстан о государственных закупках:

1. **АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» (БИН 070340000092);**
2. **ТОО «КазАвиация» (БИН 171140013190).**

2) Наименование, место нахождения лица, подавшего жалобу:

Наименование: ТОО «Олжа Авиа» (наименование при подаче конкурсной заявки - ТОО «Фауна Эйр») (БИН 111240021242);

Место нахождения: г. Алматы 050052, м-н Таугуль /Мамыр/, д. 8, оф. 1.

3) Сведения о государственных закупках, в рамках которых совершены нарушения законодательства РК о государственных закупках:

РГКП «ПО «Охотзоопром» Комитета лесного хозяйства и животного мира Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан на веб-портале государственных закупок РК (www.goszakup.gov.kz) опубликовало объявление о государственных закупках способом конкурса следующего конкурса:

Номер электронного конкурса: 3034100-1;

Наименование электронного конкурса: Услуги по аренде средств транспортных воздушных с экипажем (самолет) в соответствии с Технической спецификацией;

Номер лота: 23818015-ОК1;

Наименование лота: Услуги по аренде средств транспортных воздушных с экипажем;

Дата публикации объявления: 21 января 2019 г.;

Срок начала приема заявок: 31 января 2019 г.;

Срок окончания приема заявок: 18 февраля 2019 г.;

Срок начала приема дополнения заявок: 04 марта 2019 г.;

Срок окончания приема дополнения заявок: 07 марта 2019 г.;

Номер Протокола об итогах конкурса: 3034100-ОК1;

Дата публикации Протокола об итогах конкурса: 14 марта 2019 г.

4) Обжалуемые действия Потенциальных поставщиков:

Организатор конкурса РГКП «ПО «Охотзоопром» Комитета лесного хозяйства и животного мира МСХ РК на веб-портале государственных закупок объявил электронный конкурс № 3034100-1 «Услуги по аренде средств транспортных воздушных с экипажем (самолет) в соответствии с Технической спецификацией», Лот № 23818015-ОК1 «Услуги по аренде средств транспортных воздушных с экипажем».

В данном электронном конкурсе приняли участие следующие Потенциальные поставщики:

№	Наименование потенциального поставщика	БИН потенциального поставщика	Дата и время представления заявки
1.	ТОО «Авиакомпания «АЭРО»	080840010842	05.03.2019 в 17:23
2.	ТОО «Фауна Эйр» (ТОО «Олжа Авиа»)	111240021242	06.03.2019 в 04:05
3.	АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар»	070340000092	06.03.2019 в 11:14
4.	ТОО «КазАвиация»	171140013190	07.03.2019 в 04:09

После предоставления Потенциальным поставщикам времени для приведения в соответствие с квалификационными требованиями и требованиями конкурсной документации заявок на участие в конкурсе, заявки всех 4-х Потенциальных поставщиков были допущены к Конкурсу Конкурсной комиссией Организатора оспариваемого Конкурса.

Победителем конкурса было признано АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар».

Потенциальным поставщиком, занявшим второе место было признано ТОО «Фауна Эйр» (ТОО «Олжа Авиа»).

Основные функциональные, технические, качественных и эксплуатационные характеристики закупаемых на оспариваемом Конкурсе услуг

Согласно пп 2) п 2. Ст. 21. Закона РК от 4 декабря 2015 года № 434-V «О государственных закупках» (далее - Закон) *Конкурсная документация, кроме квалификационных требований, установленных статьей 9 настоящего Закона, должна содержать* ***Техническую спецификацию*** *с указанием требуемых функциональных, технических, качественных и эксплуатационных характеристик закупаемых товаров, работ и услуг.*

Так, Техническая спецификация оспариваемого Конкурса содержит следующие **технические и качественные характеристики закупаемых услуг**:

1. **Требования к воздушным судам:**

1.1. Воздушные суда не должны быть ранее использованы в проведении авиахимических работ;

1.2. Комфортабельные кресла, расположенные напротив иллюминаторов - не менее 6 на каждом воздушном судне;

1.3. Внешнее питание на каждом борту воздушного судна 12 V;

1.4. Биотуалет - по 1-му на каждом воздушном судне;

2. **Материальные ресурсы:**

2.1. Воздушное судно (самолет) - 2 ед.;

2.2. Топливозаправщик полно приводной для полевых условий - 2 ед.;

2.3. Система навигации с картографической информацией (стационарный либо переносной), для точного фиксирования углов поворотов и привязки к карте - 2 ед.;

2.4. Радио (стационарный) либо лазерный (переносной) высотомер - 2 ед.;

2.5. Переговорное устройство для передачи сообщений на борту между учетчиками (пассажирами), по 1-му на каждое воздушное судно.

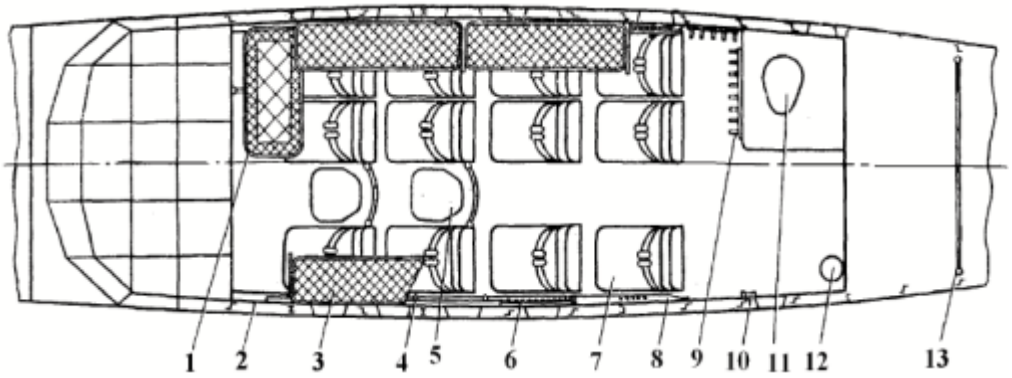
Модификации, ресурсы и схема компоновки салона самолета Ан-2 Специального применения

Таблица 1. Модификации и ресурсы самолета Ан-2 Специального применения:

№ п/п	Модификация ВС	Страна-изготовитель	Назначенный ресурс (в часах)	Межремонтный ресурс (в часах)	Основание, документ
1.	Транспортно-десантная (ТД)	Польская народная республика	20 000	2 000	Бюллетень № 03-0603-Э-89 от 02.08.1989 г.
2.	Сельскохозяйственная (С/Х)		16 000	1 500	
3.	Сельскохозяйственная (С/Х)	СССР	12 000	1 500	Бюллетень № 2-001-БЭ-Г от 28.10.2011 г.

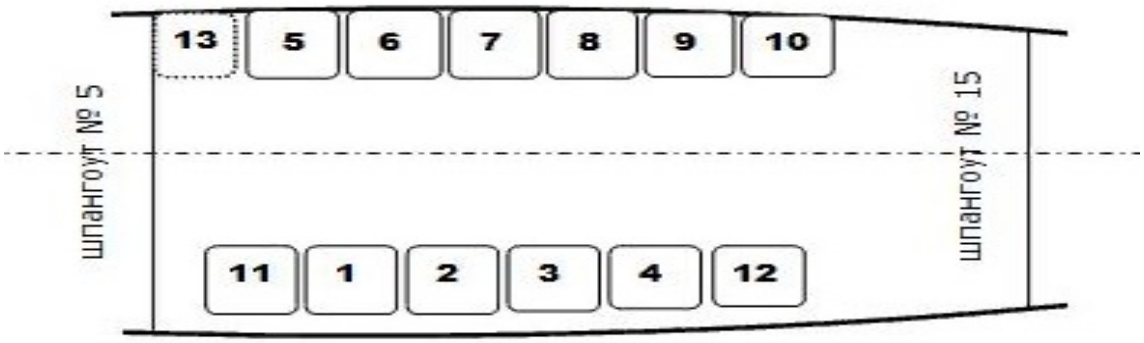
Копии Бюллетеней № 03-0603-Э-89 от 02.08.1989 г. и № 2-001-БЭ-Г от 28.10.2011 г. прилагаются.

Рисунок 1. Схема компоновки салона самолета Ан-2 Специального применения в Транспортно-десантной (ТД) модификации и Ан-2П - Пассажирское:



1. Детская люлька; 2. Декоративная обшивка; 3. Багажная полка;
4. Вентиляционная камера; 5. Складное сиденье; 6. Оконные занавески;
7. Комфортабельные (мягкие) кресла; 8. Коллектор обогрева; 9. Вешалка;
10. Входной поручень; 11. Туалет; 12. Ручной огнетушитель; 13. Ограничительная сетка.

Рисунок 2. Схема компоновки салона самолета Ан-2 Специального применения в Сельскохозяйственной (С/Х) модификации и Ан-2Т - Транспортное:



1.-12. Откидные сиденья, расположенные по бортам ВС, 13. Складное сиденье.

Таким образом, исходя из данных о воздушных судах, предоставленных в заявках Потенциальных поставщиков, Организатору Конкурса представляется возможным определить модификацию предлагаемого Потенциальным поставщиком в аренду самолета.

Однако, Потенциальными поставщиками и Конкурсной комиссией допущены следующие нарушения законодательства Республики Казахстан о государственных закупках:

1. Нарушения законодательства Республики Казахстан о государственных закупках, допущенные Потенциальным поставщиком АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар»:

1.1. Воздушные суда, предлагаемые АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» ранее были использованы в проведении авиахимических работ

АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» для участия в Конкурсе предоставило следующие воздушные суда (самолеты) Ан-2:

Таблица 2. Самолеты Ан-2, предлагаемые в заявке АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар»:

№ п/п	Регистр. номер ВС	Назначение ВС	Модификация ВС	Страна-изготовитель	Назначен. ресурс (в часах)	Межрем. ресурс (в часах)	Основание, документ
1.	**UP-A0339**	Специального применения	Сельскохо-зяйственная (С/Х)	Польская народная республика	16 000	1 500	Свидетельство о гос. регистрации ГВС № 1144 от 22.06.2018 г.; Сертификат летной годности ВС № 1144 от 30.06.2018 г.; Акт ОЮЛ «КАМА» от 10.07.2018 г.; Бюллетень № 03-0603-Э-89 от 02.08.1989 г.
2.	**UP-A0144**	Специального применения	Сельскохо-зяйственная (С/Х)	СССР	12 000	1 500	Свидетельство о гос. регистрации ГВС № 172 от

							18.02.2008 г.; Сертификат летной годности ВС № 0172 от 04.01.2019 г.; Акт ОЮЛ «КАМА» от 24.12.2018 г.; Бюллетень № 2-001-БЭ-Г от 28.10.2011 г.

Таким образом, оба самолета Ан-2 Специального применения, представленные в заявке АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» имеют сельскохозяйственную модификацию (С/Х) (см. Таблицу 1 и 2), то есть ранее были использованы в проведении авиахимических работ.

Сведения, указанные в Справке АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» № АК/0103/01 от 01.03.2019 г. о том, что воздушные суда UP-A0144 и UP-A0339 ранее не были использованы в проведении авиахимических работ не соответствуют действительности.

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*6. Представляемые воздушные судна не должны быть использованы ранее в авиахимических работах*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения о квалификации, в части материальных ресурсов и подтверждающие документы о том, что представленные в заявке воздушные суда Ан-2 Специального применения, имеющие сельскохозяйственную модификацию (С/Х) ранее не были использованы в проведении авиахимических работ не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование, чтобы *Воздушные суда не должны быть ранее использованы в проведении авиахимических работ,* заявка АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

1.2. Отсутствие у АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» биотуалетов

Поскольку самолеты Ан-2 Специального применения, предлагаемые в заявке АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар», имеют сельскохозяйственную модификацию (С/Х), то конструкцией самолета и компоновкой салона не предусмотрено наличие у самолета штатного туалета (см. Рисунок 2.).

В Сведениях о квалификации и прилагаемых к заявке АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» подтверждающих документах отсутствует подтверждение наличия у Потенциального поставщика собственных или арендованных биотуалетов (2 шт., по 1-му на каждом ВС), как дополнительного оборудования ВС.

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*5. Привести все сведения о квалификации в соответствие с требованиями указанными в технической спецификации Заказчика*». Данное требование Потенциальным поставщиком было

проигнорировано, сведения о квалификации, в части материальных ресурсов и подтверждающие документы на биотуалеты не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия у Потенциального поставщика *Биотуалета - по 1-му на каждом воздушном судне,* заявка АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

1.3. Отсутствие у АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» переговорных устройств для передачи сообщений на борту между учетчиками (пассажирами)

В Сведениях о квалификации и прилагаемых к заявке АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» подтверждающих документах отсутствует подтверждение наличия у Потенциального поставщика Переговорных устройств для передачи сообщений на борту между учетчиками (пассажирами) (2 шт., по 1-му на каждое ВС), как дополнительного оборудования ВС.

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*3. Указать в сведениях о квалификации, в части материальных ресурсов - … переговорное устройство между пассажирами и подтвердить документами подтверждающими право собственности, либо арендованное по договору*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения о квалификации, в части материальных ресурсов и подтверждающие документы на переговорное устройство (2 шт.) не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия у Потенциального поставщика *Переговорных устройств для передачи сообщений на борту между учетчиками (пассажирами), по 1-му на каждое воздушное судно,* заявка АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

1.4. Отсутствие у воздушных судов АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» внешнего питания 12 V

В Сведениях о квалификации и прилагаемых к заявке АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» подтверждающих документах отсутствует подтверждение наличия у Потенциального поставщика Внешнего питания на каждом борту воздушного судна 12 V (4 шт., по 1-му на каждом борту ВС), как дополнительного оборудования ВС.

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*5. Привести все сведения о квалификации в соответствие с требованиями указанными в технической спецификации Заказчика*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения и подтверждающие документы на внешнее питание 12 V не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от

14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия *Внешнего питания на каждом борту воздушного судна 12 V,* заявка АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

1.5. Отсутствие у АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» 2-х единиц полно приводных топливозаправщиков для полевых условий

Таблица 3. АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» указало в Сведениях о квалификации следующие арендованные автотранспортные средства:

№	Наименование материальных ресурсов	У кого арендованное	Технические характеристики материальных ресурсов	Подтверждающие документы
1.	Бензовоз ГАЗ 53 г/н 783 AR 10	Арендованное у ТОО «ТрансТехСервис»	Бензовоз Не полно приводной, для дорог с твердым покрытием Формула колес 4 х 2	Договор аренды № 5 от 11.02.2019 г. СРТС Серии PV № 00001227 от 12.12.2017 г. Распечатка Технических характеристик автомобилей на базе ГАЗ 53 с вебсайта www.trucksreview.ru
2.	Топливозаправщик МАЗ 5334 г/н 561 AF 09	Арендованное у ТОО «Авиационный учебно-тренировочный центр»	Топливозаправщик Не полно приводной, для дорог с твердым покрытием Формула колес 4 х 2	Договор аренды № 14-02/2019 от 14.02.2019 г. СРТС Серии МА № 70056790 от 26.07.2014 г. Распечатка Технических характеристик автомобилей на базе МАЗ 5334 с вебсайта www.aralex.ru
3.	Топливозаправщик Газ 3307-001012 г/н 335 BF 02	Арендованное у ТОО «Корпорация «Силур»	Топливозаправщик Не полно приводной, для дорог с твердым покрытием Формула колес 4 х 2	Договор аренды № 12/02-2019-1 от 12.02.2019 СРТС Серии AQ № 00018405 от 07.08.2014 г. Распечатка Технических характеристик автомобилей на базе Газ 3307 с вебсайта www.avtomash.ru
4.	Топливозаправщик Камаз 4326-46 г/н 152 AO 12	Арендованное у ТОО «Альянс Ойл Сервис»	Топливозаправщик Полно приводной, для полевых условий Формула колес 4 х 4	Договор аренды № 20-02/2019-1 от 20.02.2019 СРТС Серии RJ № 00005017 от 29.01.2015 г. Распечатка Технических характеристик автомобилей на базе Камаз 4326 с вебсайта www.kamaz.ru

Таким образом, из 4-х арендованных автотранспортных средств, представленных в заявке АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» только одно транспортное средство (Камаз 4326-46, г/н 152 АО 12) является *полно приводным топливозаправщиком для полевых*

условий, соответствующим техническим и качественным характеристикам, требуемым Организатором конкурса в Технической спецификации Конкурса (см. Таблицу 3).

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*4. В соответствие с технической спецификацией Заказчика, необходимо наличие либо аренда полноприводных топливозаправщиков. Необходимо уточнить характеристики топливозаправщиков*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения о квалификации, в части материальных ресурсов и подтверждающие документы предоставлены только на одну единицу топливозаправщика полно приводного для полевых условий. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия у Потенциального поставщика *Топливозаправщика полно приводного для полевых условий - 2 ед.,* заявка АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

1.6. Отсутствие у АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» Систем навигации с картографической информацией (стационарных либо переносных), для точного фиксирования углов поворотов и привязки к карте и Радио (стационарных) либо лазерных (переносных) высотомеров

Таблица 4. АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» указало в Сведениях о квалификации следующее оборудование:

№	Наименование материальных ресурсов	Количество имеющихся единиц (штук)	Состояние (новое, хорошее, плохое)	Собственное (приложить документы, подтверждающие право собственности)	Наименование, дата и номер подтверждающего документа
1.	Навигатор GPS GARMIN AERO TM 500	1	Хорошее	Собственное	Счет-фактура № 0000000005 от 16.04.2016 г. Складская справка № 1202-1 от 12.02.2019 г.
2.	Навигатор GPS Flightmate TM PRO	1	Хорошее	Собственное	
3.	Радиовысотомер РВ-УМ № 103037	1	Хорошее	Собственное	Счет-фактура № 25 от 30.11.2016 г. Складская справка № 1202-1 от 12.02.2019 г.
4.	Радиовысотомер РВ-УМ № 013024	1	Хорошее	Собственное	

АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» в качестве подтверждающих документов представило: Счет-фактуру № 0000000005 от 16.04.2016 г., Счет-фактуру № 25 от 30.11.2016 г. и Складскую справку № 1202-1 от 12.02.2019 г. (см. Таблицу 4). В счетах-фактурах способ оплаты указан «безналичный расчет», однако в подтверждение оплаты за товар не приложены платежные поручения. Накладные на отпуск запасов на сторону также не приложены.

Согласно п. 12. Ст. 412 Кодекса РК от 25.12.2017 г. № 120-VI «О налогах и других обязательных платежах в бюджет (Налоговый кодекс)» Счет-фактура, выписанная юридическими лицами на бумажном носителе **заверяется подписью руководителя**, либо работника, уполномоченного на то приказом налогоплательщика.

Согласно *Справки о зарегистрированном юридическом лице ТОО «Строй Спецсвязь К» на заданную дату 30.11.2016 г.*, руководителем (Директором) ТОО «Строй Спецсвязь К» на 30.11.2016 г. являлся **Долгиев Вадим Николаевич**, а не **Боровик А.А.**, чьи ФИО и подпись в качестве якобы Директора ТОО «Строй Спецсвязь К» указаны в Счет-фактуре № 25 от 30.11.2016 г. Таким образом, **Счет-фактура № 25 от 30.11.2016 г. является недействительным** и фиктивным документом.

В соответствии с положениями Закона РК от 28.02.2007 г. № 234 «О бухгалтерском учете и финансовой отчетности», Счет-фактура является бухгалтерским документом, выписываемым налогоплательщиками при реализации товаров, работ, услуг **в целях учета суммы налога на добавленную стоимость**.

Согласно Приказа Министра финансов РК от 31.03.2015 г. № 241 «Об утверждении Правил ведения бухгалтерского учета» для учета реализации запасов применяется первичный учетный документ - **Накладная на отпуск запасов на сторону**, форма которой утверждена Приказом Министра финансов РК № 562 от 20.12.2012 г. «Об утверждении форм первичных учетных документов».

Согласно действующего законодательства о бухгалтерском учете и финансовой отчетности РК, Складская справка не является первичным учетным документом или бухгалтерским документом, подтверждающим реализацию (прием-передачу) запасов, поэтому не может являться документом, подтверждающим право собственности у налогоплательщика на запасы.

Таким образом, представленные АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» документы:

- Счет-фактура № 0000000005 от 16.04.2016 г. и Складская справка № 1202-1 от 12.02.2019 г. не являются документами, подтверждающими право собственности потенциального поставщика на *Системы навигации с картографической информацией (стационарных либо переносных), для точного фиксирования углов поворотов и привязки к карте* (Навигаторов GPS GARMIN AERO TM 500 и GPS Flightmate TM PRO);
- Счет-фактура № 25 от 30.11.2016 г. является недействительным и фиктивным документом, Складская справка № 1202-1 от 12.02.2019 г. не является документом, подтверждающим право собственности потенциального поставщика на *Радио (стационарных) либо лазерных (переносных) высотомеров* (Радиовысотомеров РВ- УМ № 103037 и № 013024.

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*3. Указать в сведениях о квалификации, в части материальных ресурсов - высотомер, навигационное оборудование… и подтвердить документами подтверждающими право собственности, либо арендованное по договору*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения о квалификации, в части материальных ресурсов и подтверждающие документы на высотомер и навигационное оборудование не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия у Потенциального поставщика *Системы навигации с картографической информацией (стационарный либо переносной), для точного фиксирования углов поворотов и привязки к карте - 2 ед. и Радио (стационарного) либо лазерного (переносного) высотомера - 2 ед.,* заявка АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

1.7. Банковская гарантия, предоставленная АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» не соответствует форме электронного документа согласно приложению 8 к Конкурсной документации

Согласно пп 2) п. 3 Конкурсной документации, утвержденной Организатором конкурса 22.01.2019 г., Потенциальный поставщик, изъявивший желание участвовать в конкурсе, предоставляет обеспечение заявки на участие в конкурсе либо в форме гарантийного денежного взноса, либо в форме **банковской гарантии, в форме электронного документа согласно приложению 8 к настоящей КД**. В приложении 8 Конкурсной документации приведена форма Банковской гарантии.

Рисунок 3. Часть 1 формы Банковской гарантии, приведенной в Приложении 8:

№ лота _____

_____ _____,

организованном _____

(наименование организатора государственных закупок)

и готов осуществить поставку (выполнить работу, оказать услугу)

_____.

(наименование товаров, работ, услуг по конкурсу (лоту/-ам))

Рисунок 4. Часть 1 Банковской гарантии, предоставленной АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар»:

№ лота 23818015-ОК1

,

организованном Республиканское государственное казенное предприятие "ПО "Охотзоопром" Комитета лесного хозяйства и животного мира Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан и готов осуществить поставку (выполнить работу, оказать услугу).

Конкурсной документацией от 22.01.2019 г. по проведению вышеназванного конкурса предусмотрено внесение потенциальными поставщиками обеспечения заявки на участие в конкурсе в виде банковской гарантии.

Таким образом, в Банковской гарантии, предоставленной АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» отсутствует *наименование услуг по конкурсу (лоту),* в целях обеспечения выполнения которых выписана Банковская гарантия (см. Рисунок 3 и 4).

Рисунок 5. Часть 2 формы Банковской гарантии, приведенной в Приложении 8:

Все права и обязанности, возникающие в связи с настоящим гарантийным обязательством, регулируются законодательством Республики Казахстан.

Подпись и печать гаранта Дата и адрес

Рисунок 6. Часть 2 Банковской гарантии, предоставленной АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар»:

Все права и обязанности, возникающие в связи с настоящим гарантийным обязательством, регулируются законодательством Республики Казахстан. Дата: 13.02.2019 г.

Таким образом, в Банковской гарантии, предоставленной АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» отсутствуют: *подпись, печать гаранта и адрес* (см. Рисунок 5 и 6).

Поскольку Банковская гарантия, предоставленная АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» не соответствует форме электронного документа согласно Приложению 8 к Конкурсной документации, заявка АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая требованиям Конкурсной документации.

1.8. Конкурсной комиссией неверно подсчитан объем оказанных АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» услуг в течение последних десяти лет, аналогичных (схожих) закупаемым на Конкурсе

Таблица 5. АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» предоставило сведения об объеме оказанных услуг в течение последних десяти лет с подтверждающими документами:

№	Наименование услуги	Место оказания услуги	Наименование заказчика	Год и месяц оказания услуги	Подтверждающий документ	Вид авиационных работ
1.	Лесоавиационные работы	КАЗАХСТАН Костанайская область	РГП "Казахская база авиационной охраны лесов и обслуживания лесного хозяйства" Комитета лесного хозяйства и животного мира МСХ РК	с 2018 июнь по 2018 октябрь	Акт выполненных работ 31.10.2018	Лесоавиационные работы
2.	Защита растений	КАЗАХСТАН СКО, ВКО, Карагандинская область	Министерство сельского хозяйства РК	с 2008 июнь по 2008 август	Акт оказанных услуг 09.09.2008	Авиационно-химические работы
3.	Услуги воздушного транспорта по перевозкам пассажиров без расписания (облету территории)	КАЗАХСТАН Костанайская область	ГУ «ДЧС Костанайской области Комитета по ЧС МВД РК»	с 2018 март по 2018 апрель	Акт выполненных работ 15.04.2018	Другие виды авиационных работ, связанные с выполнением специализированных операций в интересах других физических и (или) юридических лиц

4.	Авиатранспортные услуги по линии санитарной авиации	КАЗАХСТАН СКО, ВКО, Боралдай	РГП на ПХВ «Республиканский центр санитарной авиации» МЗ РК	с 2017 февраль по 2017 декабрь	Акт выполненных работ 25.12.2017	Полеты для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий
5.	Услуги по обработке сельскохозяйственных культур ядохимикат	КАЗАХСТАН ВКО	ГУ "Комитет государственной инспекции в агропромышленном комплексе МСХ РК"	с 2018 июнь по 2018 август	Акт выполненных работ 03.09.2018	Авиационно-химические работы
6.	Защита растений	КАЗАХСТАН Костанайская область	ТОО «Олжа Алтын Инвест»	с 2018 июль по 2018 август	Акт выполненных работ 07.08.2018	Авиационно-химические работы
7.	Авиатранспортные услуги по линии санитарной авиации	КАЗАХСТАН ВКО, Боралдай	РГП на ПХВ «Республиканский центр санитарной авиации» МЗ РК	с 2018 январь по 2018 декабрь	Акт выполненных работ 25.12.2018	Полеты для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий

Согласно общих сведений Конкурса, **предмет закупок Конкурса - Услуга по аренде воздушных судов (самолетов) с экипажем** (не работа, не выполнение авиационных работ по авиаучету сайгаков).

В п. 1361 Правил производства полетов в гражданской авиации РК, утвержденных Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28 июля 2017 г. № 509, приведен исчерпывающий перечень видов авиационных работ. Согласно данного перечня, авиаучет сайгаков относится к видам авиационных работ *«воздушные съемки и наблюдения».*

Исходя из перечисленного АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» объема оказанных услуг в течение последних десяти лет, у АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» **полностью отсутствует подтвержденный опыт предоставления услуг по аренде воздушных судов (самолетов) с экипажем** (см. Таблицу 5). Весь предоставленный опыт является опытом проведения авиационных работ. Более того, у АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» **полностью отсутствует подтвержденный опыт проведения авиационных работ «воздушные съемки и наблюдения» или аналогичных (схожих) авиационных работ**, в целях проведения которых Организатор конкурса планирует арендовать воздушный суда.

Поскольку у АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» полностью отсутствует подтвержденный опыт предоставления услуг по аренде воздушных судов (самолетов) с экипажем и опыт проведения авиационных работ «воздушные съемки и наблюдения» или аналогичных (схожих) авиационных работ, Конкурсной комиссией данному Потенциальному поставщику необоснованно и незаконно присвоен опыт работы 2 года и условная скидка в 1 %.

На основании вышеизложенного, заявка АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая

квалификационным требованиям и требованиям Конкурсной документации. Конкурсной комиссией необоснованно и незаконно АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» присвоен опыт работы 2 года и условная скидка в 1 %.

2. **Нарушения законодательства Республики Казахстан о государственных закупках, допущенные Потенциальным поставщиком ТОО «КазАвиация»:**

   2.1. **Несоответствие заявки ТОО «КазАвиация» квалификационным требованиям в части обладания материальными ресурсами (самолетами), достаточными для исполнения обязательств по договору, указанным в Конкурсной документации и требованиям Конкурсной документации**

ТОО «КазАвиация» для участия в Конкурсе предоставило следующие воздушные суда (самолеты) Ан-2:

Таблица 7. Самолеты Ан-2, предлагаемые в заявке ТОО «КазАвиация»:

№	Наименование материальных ресурсов	Назначение ВС	Собственное, арендованное (у кого)	Подтверждающий документ
1.	Воздушное судно (самолет) Ан-2, регистрационный номер UP-A0218	Пассажирское	Арендованное у собственника Цветкова С.В.	Свидетельство о гос. регистрации ГВС № 294 от 06.08.2018 г. Договор аренды ВС Ан-2, бортовой номер UP-A0218 № 2 от 02.07.2018 г.
2.	Воздушное судно (самолет) Ан-2, регистрационный номер UP-A0281	Транспортное	Арендованное у собственника ТОО «Олжа Бастау»	Свидетельство о гос. регистрации ВС № 371 от 06.11.2015 г. Договор аренды ВС Ан-2, бортовой номер UP-A0281 № 3 от 15.02.2019 г.

Согласно общих сведений Конкурса, **предмет закупок Конкурса - Услуга по аренде воздушных судов (самолетов) с экипажем** в количестве 2 штук (не работа, не выполнение авиационных работ по авиаучету сайгаков).

Таким образом, ТОО «КазАвиация» для участия в конкурсе предложило два самолета Ан-2, оба арендованные у других собственников ВС. По отношению к Организатору конкурса эти воздушные суда будут находиться в субаренде в совокупности более одной второй объема услуг (субподряд в совокупности 100 % от объема услуг) (см. Таблицу 7).

Согласно п. 1. Ст. 10. Закона РК от 04.12.2015 г. № 434-V «О государственных закупках» потенциальный поставщик **признается не соответствующим квалификационным требованиям на основании непредставления документа (документов) для подтверждения соответствия квалификационным требованиям привлекаемого им субподрядчика** (соисполнителя) работ либо услуг. Согласно ст. 23-1. данного Закона, предельные объемы работ и услуг, которые могут быть переданы субподрядчикам (соисполнителям) для выполнения работ либо оказания услуг, **не должны превышать в совокупности одной второй объема выполняемых работ или оказываемых услуг**.

Согласно пп 2) п. 150 Правил осуществления государственных закупок, утвержденных Приказом Министра финансов РК от 11.12.2015 г. № 648 Потенциальный

поставщик **не допускается к участию в конкурсе (признан участником конкурса), если его заявка на участие в конкурсе определена не соответствующей требованиям конкурсной документации** по следующим основаниям:

- **непредставление сведений о субподрядчиках** по выполнению работ (соисполнителях при оказании услуг), являющихся предметом закупок на конкурсе, а также виды работ и услуг, передаваемым потенциальным поставщиком субподрядчикам (соисполнителям), согласно приложению 10 к конкурсной документации (в случае привлечения потенциальным поставщиком субподрядчиков (соисполнителей);
- **передача потенциальным поставщиком субподрядчикам (соисполнителям) на субподряд (соисполнение) в совокупности более одной второй объема услуг**.

Согласно пп 1) п. 16 Конкурсной документации, утвержденной Организатором конкурса 22.01.2019 г., Заявка на участие в конкурсе **должна содержать *сведения о субподрядчиках по выполнению работ (соисполнителях при оказании услуг), являющихся предметом закупок на конкурсе, согласно приложению 10 к настоящей КД, и условие запрета передачи потенциальным поставщиком субподрядчикам (соисполнителям) на субподряд (соисполнение) в совокупности более одной второй объема работ (стоимости строительства), услуг***. *В случае, если потенциальный поставщик предусматривает привлечь субподрядчиков (соисполнителей) работ либо услуг, то потенциальный поставщик* ***предоставляет организатору электронные копии документов, подтверждающие соответствие привлекаемых субподрядчиков (соисполнителей) квалификационным требованиям****.*

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку ТОО «КазАвиация», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*7. Привести все сведения о квалификации в соответствие с требованиями указанными в технической спецификации Заказчика*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, ТОО «КазАвиация» не предоставило Приложение 10 (Сведения о субподрядчиках по выполнению работ (соисполнителях при оказании услуг)) и Документы по квалификационных требованиям Субподрядчиков. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку ТОО «КазАвиация» к участию в конкурсе.

Поскольку оба воздушные судна, предложенные ТОО «КазАвиация» арендованы у других собственников ВС, ТОО «КазАвиация» не предоставило Приложение 10 (Сведения о субподрядчиках по выполнению работ (соисполнителях при оказании услуг)) и Документы по квалификационных требованиям Субподрядчиков и предлагается субподряд (субаренда ВС) в совокупности более одной второй объема услуг, заявка ТОО «КазАвиация» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям и требованиям Конкурсной документации.

2.2. Воздушные суда, предлагаемые ТОО «КазАвиация» не соответствуют квалификационным требованиям, указанным в Технической спецификации

ТОО «КазАвиация» предоставило для участия в Конкурсе воздушное судно Ан-2, рег. номер UP-A0281, Транспортного назначения, арендованное у собственника ВС ТОО «Олжа Бастау» (см. Таблицу 7).

При этом, в Свидетельстве о гос регистрации № 371 от 06.11.2015 г. ТОО «КазАвиация» не указано в качестве Эксплуатанта данного ВС. То есть по отношению к

данному ВС ТОО «КазАвиация» обладает только правом аренды ВС, без права эксплуатации ВС.

В Эксплуатационных спецификациях (эксплуатационные требования и ограничения) Часть А - Общие положения Свидетельства на выполнение авиационных работ ТОО «КазАвиация» № KAZ-02/062 от 07.02.2019 г. ВС Ан-2 UP-A0281 также не внесено.

Согласно Свидетельства о гос регистрации № 371 от 06.11.2015 г. воздушное судно Ан-2 рег. номер UP-A0281 допускается к выполнению полетов в целях АОН - авиации общего назначения.

Пп 69) п. 2. Правил производства полетов в гражданской авиации РК, утвержденных Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28 июля 2017 г. № 509 дает следующее определение понятию «Авиация общего назначения (АОН)» и устанавливает ограничение для выполнению полетов в целях АОН: *Авиация общего назначения - гражданская авиация, находящаяся в собственности физических и (или) юридических лиц и используемая в целях проведения учебных, спортивных, культурно-просветительных мероприятий, развития технического творчества, удовлетворения личных потребностей эксплуатанта воздушного судна, а также* ***используемая не за плату и не по найму в целях****:*

- перевозки пассажиров, багажа, груза и почтовых отправлений;

- выполнения авиационных работ;

- поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, оказания помощи в случае стихийных бедствий.

Таким образом, воздушное судно Ан-2 рег. номер UP-A0281 в соответствии со Свидетельством о гос регистрации № 371 от 06.11.2015 г. может выполнять полеты только в целях АОН для удовлетворения личных потребностей эксплуатанта ВС, не за плату и не по найму.

Так как, **предмет закупок Конкурса - Услуга по аренде воздушных судов (самолетов) с экипажем** (аренда, наём воздушных судов за плату), воздушное судно Ан-2 рег. номер UP-A0281 не может быть использовано в качестве самолета, арендованного (субарендованного) Заказчиком в целях выполнения авиационных работ по авиаучету сайгаков в рамках Конкурса.

Поскольку воздушное судно Ан-2 рег. номер UP-A0281 не может быть использовано в качестве самолета, арендованного (субарендованного) Заказчиком в целях выполнения авиационных работ по авиаучету сайгаков в рамках Конкурса, заявка ТОО «КазАвиация» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям в части обладания материальными ресурсами (самолетами), достаточными для исполнения обязательств по договору, указанным в Конкурсной документации.

2.3. Несоответствие воздушного судна, предоставленного ТОО «КазАвиация» квалификационным требованиям, изложенным в Технической спецификации.

ТОО «КазАвиация» предоставило для участия в Конкурсе воздушное судно Ан-2, рег. номер UP-A0281, Транспортного назначения, арендованное у собственника ВС ТОО «Олжа Бастау» (см. Таблицу 7).

Конструкцией самолета и компоновкой салона ВС Ан-2 UP-A0281 не предусмотрено наличие у самолета *Комфортабельных кресел, расположенных напротив*

иллюминаторов - не менее 6 на каждом воздушном судне. На воздушном судне установлены Откидные сиденья, расположенные по бортам ВС (см. Рисунок 2.). Данный факт также подтверждается прилагаемой Фототаблицей ВС Ан-2 рег. № UP-A0281, Транспортного назначения по состоянию на 19.03.2019 г.

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку ТОО «КазАвиация», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*7. Привести все сведения о квалификации в соответствие с требованиями указанными в технической спецификации Заказчика*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения и подтверждающие документы о наличии Комфортабельных кресел, расположенных напротив иллюминаторов у ВС Ан-2 рег. № UP-A0281 не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку ТОО «КазАвиация» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия *Комфортабельных кресел, расположенных напротив иллюминаторов - не менее 6 на каждом воздушном судне,* заявка ТОО «КазАвиация» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

2.4. Отсутствие у ТОО «КазАвиация» подтверждения наличия 2-х единиц полно приводных топливозаправщиков для полевых условий

Таблица 8. ТОО «КазАвиация» указало в Сведениях о квалификации следующие арендованные автотранспортные средства:

№	Наименование материальных ресурсов	У кого арендованное	Технические характеристики материальных ресурсов	Подтверждающие документы
1.	Топливозаправщик с формулой колес 6х6 Зил 131 г/н 215 HSA 05	Арендованное у ИП «Махмудов Ю.Н.»	Топливозаправщик Полно приводной, для полевых условий Формула колес 6 х 6	Договор на транспортные услуги № 20 от 16.02.2019 г. СРТС Серии ВЕ № 00094517 от 14.01.2014 г.
2.	Грузовой автомобиль с формулой колес 6х6 Зил 131 г/н В 362 YKN	Арендованное у ИП «Махмудов Ю.Н.»	Грузовой автомобиль Полно приводной, для полевых условий Формула колес 6 х 6	Договор на транспортные услуги № 20 от 16.02.2019 г. СРТС Серии ВЕ № 00072151 дата выдачи неизвестна

Таким образом, ТОО «КазАвиация» предоставило подтверждающий документ (СРТС) только на одно арендованное транспортное средство (Зил 131 г/н 215 HSA 05), о том, что оно являющееся *полно приводным топливозаправщиком для полевых условий*, соответствующим техническим и качественным характеристикам, требуемым Организатором конкурса в Технической спецификации Конкурса. По второму арендованному транспортному средству (Зил 131 г/н В 362 YKN) не предоставлена вторая сторона СРТС автомобиля, в разделе «Особые отметки» которого указывается вид исполнения автомобиля на базе ЗИЛ 131 (топливозаправщик, бензовоз, тягач, бортовой, самосвал и тд.) (см. Таблицу 8).

В Договоре на транспортные услуги № 20 от 16.02.2019 г. не указано какие именно транспортные средства арендуются ТОО «КазАвиация» у ИП «Махмудов Ю.Н.».

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку ТОО «КазАвиация», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*4. Приложить электронную копию документа на топливозаправщик*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения о квалификации, в части подтверждения аренды материальных ресурсов и подтверждающие документы на две единицы топливозаправщика полно приводного для полевых условий не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку ТОО «КазАвиация» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия у Потенциального поставщика *Топливозаправщика полно приводного для полевых условий - 2 ед.,* заявка ТОО «КазАвиация» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

2.5. Отсутствие у ТОО «КазАвиация» биотуалета

Поскольку самолет Ан-2 рег. номер UP-A0281, предлагаемый в заявке ТОО «КазАвиация» имеет Транспортное назначение, то конструкцией самолета и компоновкой салона не предусмотрено наличие у самолета штатного туалета (см. Рисунок 2.).

В Сведениях о квалификации и прилагаемых к заявке ТОО «КазАвиация» подтверждающих документах отсутствует подтверждение наличия у Потенциального поставщика собственного или арендованного биотуалета, как дополнительного оборудования ВС.

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку ТОО «КазАвиация», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*7. Привести все сведения о квалификации в соответствие с требованиями указанными в технической спецификации Заказчика*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения о квалификации, в части материальных ресурсов и подтверждающие документы биотуалет не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку ТОО «КазАвиация» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия у Потенциального поставщика *Биотуалета - по 1-му на каждом воздушном судне,* заявка ТОО «КазАвиация» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

2.6. Отсутствие у воздушных судов ТОО «КазАвиация» внешнего питания 12 V

В Сведениях о квалификации и прилагаемых к заявке ТОО «КазАвиация» подтверждающих документах отсутствует подтверждение наличия у Потенциального поставщика Внешнего питания на каждом борту воздушного судна 12 V (4 шт., по 1-му на каждом борту ВС), как дополнительного оборудования ВС.

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку ТОО «КазАвиация», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*7. Привести все сведения о квалификации в соответствие с требованиями указанными в технической*

спецификации Заказчика». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, сведения и подтверждающие документы на внешнее питание 12 V не предоставлены. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку ТОО «КазАвиация» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия *Внешнего питания на каждом борту воздушного судна 12 V,* заявка ТОО «КазАвиация» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

2.7. Отсутствие у ТОО «КазАвиация» подтверждения наличия собственных Систем навигации с картографической информацией (стационарных либо переносных), для точного фиксирования углов поворотов и привязки к карте и Переговорных устройств для передачи сообщений на борту между учетчиками (пассажирами)

Таблица 9. ТОО «КазАвиация» указало в Сведениях о квалификации следующие собственные материальные ресурсы:

№	Наименование материальных ресурсов	Количество имеющихся единиц (штук)	Состояние (новое, хорошее, плохое)	Собственное (приложить документы, подтверждающие	Наименование, дата и номер подтверждающего документа
1.	Авиационный GPS навигатор GARMIN Aera 500	1	Хорошее	Собственное	Техпаспорт изделия № 479 от 12.12.2011 г.
2.	Авиационный GPS навигатор GARMIN Aera 500	1	Хорошее	Собственное	Техпаспорт изделия № 478 от 10.11.2012 г.
3.	Авиационное переговорное устройство Aviation Intercom модель 1C 720	1	Хорошее	Собственное	Счет-фактура № 9 от 28.11.2018 г. Техпаспорт изделия № 1 от 03.05.2016 г.
4.	Авиационное переговорное устройство Intercom модель SKYCOM 400	1	Хорошее	Собственное	Счет-фактура № 8 от 28.11.2018 г. Техпаспорт изделия № 1 от 02.12.2018 г.

ТОО «КазАвиация» в качестве подтверждающих документов о наличии собственных Систем навигации с картографической информацией и Переговорных устройств для передачи сообщений на борту между учетчиками (пассажирами) предоставило: Техпаспорт изделия № 479 от 12.12.2011 г.; Техпаспорт изделия № 478 от 10.11.2012 г., Счет-фактуру № 9 от 28.11.2018 г., Техпаспорт изделия № 1 от 03.05.2016 г., Счет-фактуру № 8 от 28.11.2018 г. и Техпаспорт изделия № 1 от 02.12.2018 г. (см. Таблицу 9). В счетах-фактурах способ оплаты указан «безналичный расчет», однако в подтверждение оплаты за товары не приложены платежные поручения.

Согласно действующего законодательства о бухгалтерском учете и финансовой отчетности РК, Техпаспорт изделия не является первичным учетным документом или бухгалтерским документом, подтверждающим реализацию (прием-передачу) и наличие у налогоплательщика запасов, поэтому не может являться документом, подтверждающим право собственности у налогоплательщика на запасы.

Согласно Справке о гос регистрации юридического лица ТОО «КазАвиация» (БИН 171140013190) первичная регистрация ТОО «КазАвиация» произведена 10.11.2017 г. Справка о гос регистрации ТОО «КазАвиация» от 25.03.2019 г. прилагается.

Однако, Техпаспорт изделия № 479 от 12.12.2011 г. и Техпаспорт изделия № 478 от 10.11.2012 г. заверены печатью Потенциального поставщика ТОО «КазАвиация» (который впервые был зарегистрирована в органах юстиции лишь спустя 5 и 6 лет после выписки указанных Технических паспортов изделий).

Согласно Счет-фактуры № 9 от 28.11.2018 г. ИП Цветкова Светлана Викторовна «авИаГРА», продала сама себе же, ТОО «КазАвиация», в котором она является Директором и Единственным учредителем, Авиационное переговорное устройство Aviation Intercom модель 1С 720. Однако, согласно Техпаспорта этого же изделия № 1 от 03.05.2016 г. данное Авиационное переговорное устройство 03.05.2016 г. было установлено на ВС Ан-2 UP-A0281, принадлежащее другому собственнику (ТОО «Олжа Бастау), которое арендовало ТОО «КазАвиация» лишь 15.02.2019 г., согласно Договора аренды ВС Ан-2, бортовой номер UP-A0281 № 3 от 15.02.2019 г.

Таким образом, возникает обоснованный вывод о фиктивности следующих представленных ТОО «КазАвиация» документов:

- Техпаспорт изделия № 479 от 12.12.2011 г. выписанный 12.12.2011 г. на Авиационный GPS навигатор GARMIN Aera 500 и заверенный печатью ТОО «КазАвиация»;
- Техпаспорт изделия № 478 от 10.11.2012 г. выписанный 10.11.2012 г. на Авиационный GPS навигатор GARMIN Aera 500 и заверенный печатью ТОО «КазАвиация»;
- Счет-фактура № 9 от 28.11.2018 г., выписанная ИП «Цветкова Светлана Викторовна «авИаГРА» на Авиационное переговорное устройство Aviation Intercom модель 1С 720, которое, согласно Техпаспорта этого же изделия № 1 от 03.05.2016 г. 03.05.2016 г. было установлено на ВС Ан-2 UP-A0281, принадлежащее другому собственнику (ТОО «Олжа Бастау).

Конкурсная комиссия в Протоколе предварительного допуска № 3034100-ОК1 от 04.03.2019 г. обоснованно и законно отклонила заявку ТОО «КазАвиация», указав на недостаток подтверждения квалификационных требований: «*5. Указать в сведениях о квалификации в части материальных ресурсов переговорное устройство для передачи сообщений на борту между пассажирами и приложить электронную копию подтверждающего документа (собственное либо арендованное с договором аренды)*». Данное требование Потенциальным поставщиком было проигнорировано, предоставлены фиктивные подтверждающие документы на Авиационное переговорное устройство Intercom модель SKYCOM 400 и Авиационные GPS навигаторы GARMIN Aera 500. Несмотря на это в Протоколе об итогах конкурса № 3034100-ОК1 от 14.03.2019 г. Конкурсная комиссия необоснованно и незаконно допустила заявку ТОО «КазАвиация» к участию в конкурсе.

Поскольку в Технической спецификации Конкурса изложено требование наличия *Системы навигации с картографической информацией (стационарный либо переносной), для точного фиксирования углов поворотов и привязки к карте - 2 ед. и Переговорных устройств для передачи сообщений на борту между учетчиками (пассажирами), по 1-му на каждое воздушное судно,* заявка ТОО «КазАвиация» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям.

На основании вышеизложенного, заявка ТОО «КазАвиация» должна быть отклонена Конкурсной комиссией, как несоответствующая квалификационным требованиям и требованиям Конкурсной документации.

В связи с выявленными нарушениями законодательства Республики Казахстан о государственных закупках, допущенными потенциальными поставщиками АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар», ТОО «КазАвиация» и Конкурсной комиссией Организатора конкурса прошу Вас:

1. На основании несоответствия Потенциального поставщика АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» квалификационным требованиям в части обладания материальными ресурсами, достаточными для исполнения обязательств по договору, указанным в Конкурсной документации, требованиям Конкурсной документации, неверного подсчета объема оказанных услуг в течение последних десяти лет, аналогичных (схожих) закупаемым на Конкурсе и необоснованного предоставления условной скидки, несоответствия Потенциального поставщика ТОО «КазАвиация» квалификационным требованиям в части обладания материальными ресурсами, достаточными для исполнения обязательств по договору, указанным в Конкурсной документации и требованиям Конкурсной документации - отменить итоги Государственных закупок способом конкурса № 3034100-ОК1 по Лоту № 23818015-ОК1;

2. На основании предоставления потенциальными поставщиками АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» и ТОО «КазАвиация» в конкурсных заявках недостоверной информации и фиктивных документов по квалификационным требованиям, в соответствии со ст. 12 Закона РК «О государственных закупках» - обратиться с иском в суд о признании Потенциальных поставщиков АО «Авиакомпания «Ақ Сұңқар» и ТОО «КазАвиация» недобросовестными участниками государственных закупок.

Директор ТОО «Олжа Авиа» Абрамов В.Н.

Приложение:

1. *Справка о гос. перерегистрации юридического лица ТОО «Олжа Авиа» от 07.03.2019 г.*
2. *Копия Бюллетеня № 03-0603-Э-89 от 02.08.1989 г.;*
3. *Копия Бюллетеня № 2-001-БЭ-Г от 28.10.2011 г.;*
4. *Распечатка Технических характеристик автомобилей на базе ГАЗ 53 с вебсайта www.trucksreview.ru;*
5. *Распечатка Технических характеристик автомобилей на базе МАЗ 5334 с вебсайта www.aralex.ru;*
6. *Распечатка Технических характеристик автомобилей на базе Газ 3307 с вебсайта www.avtomash.ru;*
7. *Распечатка Технических характеристик автомобилей на базе Камаз 4326 с вебсайта www.kamaz.ru;*
8. *Справка о зарегистрированном юридическом лице ТОО «Строй Спецсвязь К» на заданную дату 30.11.2016 г.;*
9. *Фототаблица ВС Ан-2 рег. № UP-A0281, Транспортного назначения по состоянию на 19.03.2019 г.;*
10. *Справка о гос. регистрации юридического лица ТОО «КазАвиация» от 25.03.2019 г.*

Управление юстиции Ауэзовского района Департамента юстиции города Алматы

Справка
о государственной перерегистрации юридического лица

БИН 111240021242
бизнес-идентификационный номер

г. Алматы
(населенный пункт)

7 марта 2019 г.

Наименование:	Товарищество с ограниченной ответственностью "Олжа Авиа"
Местонахождение:	КАЗАХСТАН, город Алматы, район Ауэзовский, Микрорайон Таугуль /Мамыр/, дом 8, кв. 1, почтовый индекс 050052
Дата первичной государственной регистрации:	29 декабря 2011 года
Руководитель:	Руководитель, назначенный (избранный) уполномоченным органом юридического лица АБРАМОВ ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ
Учредители (участники):	ГРОМОВ ВАСИЛИЙ ВИКТОРОВИЧ

Справка дает право осуществлять деятельность
в соответствии с учредительными документами в рамках
законодательства Республики Казахстан

Дата выдачи: 07.03.2019

Электрондық анықтаманың түпнұсқасын www.egov.kz порталында тексере аласыз.
Проверить подлинность электронной справки вы можете на портале www.egov.kz.

Осы құжат "Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба туралы " Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 7 қаңтардағы N 370-II Заңы 7 бабының 1 тармағына сәйкес қағаз тасығыштағы құжатпен бірдей.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе.

ЗАВОД ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ " ПЗЛ - МЕЛЕЦ"

ДИРЕКТОР
ВСК "ПЗЛ-МЕЛЕЦ"

/Подпись/
89-07-20

"СОГЛАСОВАНО"
ГЛ. ИНСПЕКТОР КЦСП

/Подпись/
89-07-31

БЮЛЛЕТЕНЬ № 03-0603-Э-89

Распр. на самолеты Ан-2

По вопросу: изменения величины технических ресурсов самолета Ан-2 за исключением двигателя АШ-62ИР вместе с комплектующими агрегатами

ЗАМ. ДИРЕКТОРА ОКБ
по вопросам констр. и исслед.
/Подпись/

"СОГЛАСОВАНО"
ИКЦСП Район У1
/Подпись, штамп круг
89-08-02

Бюллетень содержит 13 стр. машинописи.
+ Приложение № 1 на 4 листах
+ Приложение № 2 на 1 листе
+ Приложение № 3 на 1 листе

603/89

1. ВВЕДЕНИЕ

Настоящий бюллетень разработан на основании опыта, накопленного за время применения на практике постановлении, касающихся ресурсов, изложенных в бюллетене Э/03.546/86, а также информации, находящихся в технической записке по вопросу ресурсов, действующих в СССР, полученной от Организации Генерального Конструктора в Киеве.

Кроме того при разработке бюллетеня учитываются указания, данные в циркуляре "Advisory Cirkular Nr 91-60", касающиеся продления срока годности к полетам самолетов выпущенных ранее.

Постановления, изложенные в бюллетене, дадут потребителям возможность эксплуатировать самолеты Ан-2 с увеличенным назначенным ресурсом, а также более рационально использовать их, так как увеличенный межремонтный ресурс уменьшает количество выполняемых капремонтов.

В бюллетене оговорены ресурсные вопросы планера, его узлов, агрегатов, резиновых шлангов и деталей из резины.

Бюллетень не касается двигателя АШ-62ИР и его комплектующих агрегатов.

2. ДАННЫЕ, КАСАЮЩИЕСЯ ИЗМЕНЕНИЯ РЕСУРСОВ САМОЛЕТА Ан-2

2.1. В таблице № 1 указан ресурс до первого ремонта и межремонтные ресурсы самолетов: в транспортном варианте Ан-2Т, в транспортно-десантном варианте Ан-2ТД, в транспортно-пассажирском варианте Ан-2ТП, в санитарном варианте Ан-2ПС, а также в пассажирском варианте Ан-2П вместе с его модификациями Ан-2ПФ /фотограмметрический/, Ан-2ПК /повышенный комфорт/, которые эксплуатируются согласно действующей эксплуатационной документации, переданной заводом-изготовителем самолетов /т.е. ВСК "ПЗЛ-Мелец"/.

Ресурсы самолета Ан-2с/х /сельскохозяйственный вариант/ указаны в таблице № 1а.

2.2. В таблицах №№ 2 и 2а указаны ресурсы до 1-го ремонта и межремонтные ресурсы, которых величины по сравнению с аналогичными в таблицах №№ 1 и 1а, в результате чего количество ремонтов уменьшается, при таком же назначенном ресурсе.

Условием эксплуатации самолетов с увеличенными межремонтными ресурсами /см. таблицы № 2 и 2а/ является произведение дефектационного осмотра самолета, в объеме не меньше чем в приложении № 1, после достижения величины ресурса, как в таблицах 1 и 1а, а также устранение дефектов, обнаруженных во время в/у осмотра.

Применение увеличенных межремонтных ресурсов, рекомендованных изготовителем самолетов, зависит от утверждения их органом авианадзора страны, в которой он зарегистрирован, чего следует добиваться после достижения самолетом 90 ÷ 95 % межремонтного ресурса, указанного в таблицах № 1 и 1а.

Дефектационный осмотр может производиться ремзаводами самолетов Ан-2, имеющими авторизацию /без дополнительных обусловленностей/ или подразделениями непосредственно эксплуатирующими с-ты Ан-2 или другими предприятиями, после получения прав на выполнение осмотра /авторизации/ от Изготовителя самолетов и органа авианадзора страны, в которой самолет зарегистрирован. Объем дефектационного осмотра в Приложении № 1 подвергается оценке и утверждению органом авианадзора.

Присвоение прав на выполнение осмотра /авторизация/ может рассматриваться вместе с первым дефектационным осмотром. После каждого дефектационного осмотра следует составить протокол по образцу Приложения № 2, а также ввести запись в формуляр самолета.

Подбор варианта эксплуатации самолетов с увеличенными величинами ресурсов /табл. №2 и 2а/ при уменьшенном количестве капремонтов зависит от Потребителя после согласования с органом авианадзора в стране, в которой самолет зарегистрирован.

Согласование может обуславливаться техническими возможностями Потребителя в объеме :

- оборудования для диагностики;
- возможности выполнения текущих ремонтов;
- квалификации персонала наземного техобслуживания;
- доступа к защитным средствам временного действия и их применения.

2.3. Технические ресурсы воздушного винта указаны в таблице № 3.

2.4. Актуальные технические ресурсы агрегатов и готовых изделий, установленных на самолет Ан-2, которых числовое значение меньше, чем технические ресурсы планера, данные в таблицах № 1 и 1а, составлены в таблице № 4.

2.5. Воздушные и п/пожарные баллоны, независимо от их налета подлежат проверке в установленные для них сроки, согласно соответствующим правилам технического надзора.

2.6. Технический ресурс полотняных обшивок самолета Ан-2 установлен:

- 9 лет для самолетов в транспортном варианте Ан-2Т, в транспортно-десантном варианте Ан-2ТД, в транспортно-пассажирском варианте Ан-2ТП, в санитарном варианте Ан-2ТПС и в пассажирском варианте Ан-2П вместе с его модификациями.
- 6 лет для сельхозварианта.

Долговечность /в годах/ полотняных обшивок может быть уменьшена в случае несоответствующего технического состояния возникшено в результате например: применения несоответствующих средств для промывки самолета, пребывания самолетов в песчаной бури, в условиях большой влажности и высокой температуры / выступание плесени/.

2.7. При очередной замене полотняной обшивки следует произвести осмотр конструктивных деталей крыльев и оперения.
При осмотре проверить, не выступают ли следы коррозии, обратив особое внимание на нижние пояса.
В случае обнаружения повреждений следует их отремонтировать.
После демонтажа крыльев и оперения произвести осмотр узлов, соединяющих крылья и оперение с фюзеляжем, а также осмотр лент-расчалок и их узлов крепления.
Проверить снятые болты /стержни/ и соответствующие отверстия в узлах путем изменения их диаметра.
Допуски для отверстий и болтов /стержней/ указаны в альбоме ремонтных соединений.
Проверку на отсутствие трещин узлов и лент следует провести проверку с помощью магнитного дефектоскопа.

Примечание: В случае отсутствия магнитного дефектоскопа разрешается проверять узлы и ленты методом цветной дефектоскопии.

После проверки внести запись в формуляр самолета.
После замены обшивки рули и элероны подлежат массовой центровке.
Если во время очередного капремонта самолета крылья и оперение в хорошем техническом состоянии, и последняя замена производилась не более чем 3 года тому назад - для сельскохозяйственного самолета или 5 лет для самолетов остальных вариантов, то обшивки крыльев и оперения не подлежат замене, о чем решает Потребитель в согласовании

с Органом Наздора.

2.8. Орган надзора при продлении срока годности свиделельства технической исправности для самолетов с увеличенным межремонтным ресурсом может уменьшить ресурс до первого ремонта или межремонтный ресурс, если техническое состояние будет неудовлетворительное или дефектационный осмотр проводился в объеме несогласным приложению № 1.

2.9. Межремонтные ресурсы самолетов /летн. часы/

Таблица № 1 Межремонтные ресурсы /нормальные/ самолетов Ан-2 в вариантах Ан-2Т, Ан-2ТД, Ан-2ТП, Ан-2ТПС, Ан-2П, Ан-2ПФ, Ан-2ПК

До 1 ремонта	До 11 ремонта	До 111 ремонта	До 1У ремонта	До У ремонта	До У1 ремонта	До У11 ремонта	До У111 ремонта	До 1Х ремонта	После 1Х ремонта	Назначенный ресурс
2500	2500	2200	2200	2000	2000	1800	1800	1500	1500	20000

Таблица № . Межремонтные ресурсы /нормальные/ самолетов Ан-2с/х сельскохозяйственный вариант

До 1 ремонта	До 11 ремонта	До 111 ремонта	До 1У ремонта	До У ремонта	До У1 ремонта	До У11 ремонта	До У111 ремонта	После У111 ремонта	Назначенный ресурс
2000	2000	1900	1900	1800	1800	1600	1500	1500	16000

Ан-2Т - транспортный вариант
Ан-2ТД - транспортно-десантный вариант
Ан-2ТП - транспортно-пассажирский
Ан-2ТПС - санитарный вариант
Ан-2П - пассажирский вариант и его модификации Ан-2ПФ - фотограмметрический и Ан-2ПК /повышенного комфорта/
Ан-2с/х - сельскохозяйственный вариант

Таблица № 2 Межремонтные /повышенные/ ресурсы самолетов в вариантах Ан-2Т, Ан-2ТД, Ан-2ТП, Ан-2ТПС, Ан-2П, Ан-2ПФ, Ан-2ПК.

До 1 ремонта	До 11 ремонта	До 111 ремонта	До 1У ремонта	До У ремонта	После У ремонта	Назначенный ресурс
3700	3700	3300	3200	3100	3000	20000

Таблица № 2а Межремонтные /повышенные/ ресурсы самолетов в сельскохозяйственном варианте Ан-2с/х

До 1 ремонта	До 11 ремонта	До 111 ремонта	До 1У ремонта	До У ремонта	После У ремонта	Назначенный ресурс
3000	2800	2700	2600	2500	2400	16000

Таблица № 3 Воздушный винт АВ-2

№№ пп	Изделие	Межремонтн. ресурс /моточасы/					Назначенный ресурс
		До 1 ремонта	До 11 ремонта	До 111 ремонта	До 1У ремонта	После 1Урем.	
1	Винт АВ-2	2000	1500	1500	1500	1500	8000

2.10. Назначенный календарный ресурс в годах не определяется. Срок эксплуатации самолета в годах определяется по техническому состоянию самолета, а также назначенный ресурс в моточасах, определенный в таблицах №№ 1, 1а, 2, 2а. После достижения назначенного ресурса самолеты подлежат ликвидации.

2.11. Решения, изложенные в настоящем бюллетене касаются всех самолетов Ан-2 производства ВСК "ПЗЛ-Мелец", находящихся в эксплуатации, независимо от величины налета.
Самолеты после У капремонта могут эксплуатироваться после выполнения У1 ремонта /и очередных/ до достижения назначенного ресурса, опреледенного в таблицах 1, 1а и 2, 2а.

2.12. Межремонтные ресурсы, назначенные некоторыми ремонтными заводами /напр. г. Винница, СССР/, меньше указанных в настоящем бюллетене и равняются 1500 летных часов в течение 2 или 3 лет. Такие самолеты могут эксплуатироваться дальше до достижения величины данной в таблицах 1, 1а или 2, 2а при условии, что после использования ресурса, определенного ремонтным заводом, будет проводиться дефектационный осмотр, согласно указаниям, оговоренным в настоящем бюллетене.
Номер очередного ремонта и величину межремонтного ресурса следует определять на основании величины налета самолета с начала эксплуатации.

3. МЕЖРЕМОНТНЫЕ РЕСУРСЫ АГРЕГАТОВ

3.1. Для агрегатов и готовых изделий, не перечисленных в таблице № 4 настоящего бюллетеня, ресурсы до первого ремонта и межремонтные равняются ресурсу самолета.
Ресурсы агрегатов и готовых изделий установленных на планере равны ресурсу планера, а установленных на двигателе - ресурсам, оговоренным в документации двигателя.

3.2. Установленные на самолете агрегаты и готовые изделия, эксплуатируемые с продленным ресурсом /таблица 2, 2а/, но не перечисленные в таблице № 4, во время дефектационного осмотра подвергаются проверке в лаборатории на соответствие их параметров, параметрам данного агрегата.
После получения положительных результатов эксплуатация в/у агрегатов может продолжаться еще один год, если не будут обнаружены неисправности во время эксплуатации.
Дальнейшая эксплуатация возможна после повторной проверки и получению положительных ее результатов.
Технические данные агрегатов и готовых изделий приводятся

в "Составлении основных технических данных агрегатов и готовых изделий самолета Ан-2", которые можно заказать у изготовителя самолетов Ан-2 .
Проведение проверки и получение положительных результатов следует отметить в паспортах данных агрегатов и готовых изделий, а также в формкляре самолета, в разделе "техобслуживание".

3.3. Перечень агрегатов и готовых изделий, подвергающихся проверке во время дефектационного осмотра указан в приложении № 3 к настоящему бюллетеню.

Таблица № 4

№№ пп	Наименование	Тип	РЕСУРС		
			До первого ремонта	межремонтный	назначенный
1	2	3	4	5	6
1	Коллектор	Ш6800-1сб	по техническому состоянию		
2	Редукционный клапан	ПУ-7	1500ж	по техническому состоянию	
3	Дифференциал	ПУ-8	600ж	по техническому состоянию	
4	Авиашина	800х260	до появления корда		
5	Авиашина	470х210	до появления корда		
6	Топливный насос для самолетов Т,ТП,ТПС,П,	РНА-1А	2000 л.ч.	2000 л.ч.	-
			15000 цикл.	15000 цикл.	-
	для с-тов с/х		1500 л.ч.	1500 л.ч.	-
			12000 цикл.	12000 цикл.	-
	(применяется с самолета 1Г01-01 по 1Г177-60)				
7	Сельхозаппаратура		по техническому состоянию		
8	Комплект тахометра	ТЭ-45	согласно ресурсу двигателя АШ-62ИР		

ж/ После 600 часов при применении клапана ПУ-8 и 1500 часов - при применении ПУ-7, при выполнении регламентных периодических работ, заменить резиновые мембраны /У1-350009/ этих агрегатов, на находящиеся в комплекте запчастей самолета, что позволяет продлить срок службы этих агрегатов соответственно на величины, указанные в таблице.

4. СРОК СЛУЖБЫ РЕЗИНОВЫХ ШЛАНГОВ И ДЕТАЛЕЙ, ВЫПОЛНЕННЫХ ИЗ РЕЗИНЫ

4.I. Общий срок хранения и эксплуатации резиновых шлангов составляет 7 лет.

После 4 лет эксплуатации резиновых шлангов при выполнении работ после 300 часов налета, но не реже чем I раз в год следует провести оценку технического состояния резиновых шлангов.

Во время проверки технического состояния резиновых шлангов следует обратить особое внимание на наличие трещин и заделку шлангов в штуцерах.

Резиновые шланги, на которых обнаружены перечисленные ниже дефекты не допускаются к дальнейшей эксплуатации на самолетах:

- механические повреждения резины такие как прокол, порез, протирка стенок;
- механические повреждения (деформации) металлических соединительных наконечников;
- устойчивые загибы шлангов;
- загрязнения и устойчивые пятна от бензина, смазки, масла, керосина и других едких веществ вредно действующих на резину;
- негерметичность шлангов при проверке под давлением;
- механические повреждения хлопчатобумажной оплетки или ее протирка.

4.2. Детали, выполненные из резины, имеющие контакт с окружающим воздухом подлежат замене, если на их поверхностях образуются глубокие трещины.

4.3. Полный срок хранения и эксплуатации резиновых амортизаторов предкрылков Ш2002-64 составляет 7 лет.

После 4-х летнего срока эксплуатации, но не менее чем I раз в год, следует проверить техническое состояние амортизаторов и проверить усилие отклонения предкрылков, которое должно совмещаться в величине 10 ± 5 кг./$10 \pm$ daN/.

Динамометр следует прикрепить на предкрылке между нервюрами I2 и I3.

Предкрылок считается оторванным, если на всей его длине между крылом и предкрылком возникнет щель минимум 2 мм.

603/89

5. РЕАЛИЗАЦИЯ

5.1. Потребители самолетов Ан-2 ознакомят технический и летный состав с решениями настоящего бюллетеня.

5.2. Настоящий бюллетень аннулирует бюллетень Э/03.546/86.

5.3. Решения, касающиеся ресурсов, изложенные в настоящем бюллетене аннулируют все постановления по в/у вопросу в других документах, находящихся у потребителей.

5.4. Настоящий бюллетень не обязывает потребителей самолетов Ан-2 в СССР. Ресурсы для самолетов Ан-2 в СССР, регулируются внутренними правилами.

Разработал:

/подпись/
/подпись/

Начальник отдела
по констр. обслуживанию

/подпись/

Руководитель Бюро
сельскохозяйственных
самолетов

/подпись/

Верно с подлинником:

603/89

Бюллетень введен в действие

Начальником Управления
поддержания летной годности
воздушных судов Росавиации

Ю.И. Евдокимов

«28» 10 2011 г.

БЮЛЛЕТЕНЬ № 2-001-БЭ-Г

Самолет Ан-2 (всех вариантов)

По вопросу: Информирование авиационных предприятий, эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники о ресурсах и сроках службы самолетов Ан-2 (всех вариантов), внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, их агрегатов и комплектующих изделий

Самолет Ан-2 (всех вариантов)
Бюллетень № 2-001-БЭ-Г

1. Настоящим Бюллетенем авиационные предприятия, эксплуатанты, организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники информируются о том, что самолетам Ан-2 (всех вариантов), внесенным в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, установлено:

1.1. Для самолетов Ан-2 Т, ТП, П - назначенный ресурс 20000 летных часов, межремонтный ресурс 2000 летных часов, межремонтный срок службы и срок службы после выполнения контрольно-восстановительных работ (КВР) 7 лет в пределах межремонтного ресурса;

1.2. Для самолетов Ан-2 С/Х, УТ - назначенный ресурс 12000 летных часов, межремонтный ресурс 1500 летных часов, межремонтный срок службы и срок службы после выполнения контрольно-восстановительных работ (КВР) 7 лет в пределах межремонтного ресурса;

1.3. Для самолетов Ан-2, которые эксплуатируются в смешанном варианте, межремонтные и назначенные ресурсы исчисляются как для:

- Т, ТП, П вариантов при налете на авиахимработах или учебно-тренировочных полетах менее 60% отработанных ресурсов;
- С/Х, УТ вариантов при налете на авиахимработах или учебно-тренировочных полетах 60% и более отработанных ресурсов.

2. Указанные ресурсы и сроки службы устанавливаются при следующих условиях:

2.1. Эксплуатации и ремонта самолетов в соответствии с действующей эксплуатационной документацией с учетом требований настоящего Бюллетеня.

2.2. Эксплуатации агрегатов и КИ в соответствии с Перечнем №АН-2-1 (Приложение 1 к настоящему Бюллетеню).

2.3. Проведение поэтапного достижения самолетами Ан-2 гражданской авиации РФ межремонтного срока службы 7 лет в пределах ресурса, установленного после выполнения капитального ремонта, выполнять с проведением оценки и исследования технического состояния и фактических условий эксплуатации каждого самолета с периодичностью:

- 1 год после отработки срока службы, установленного после выполнения капитального ремонта;
- 1-1,5 года (1,5 года для самолетов Ан-2 Т, ТП, П только на первом этапе) после отработки срока службы, установленного после выполнения КВР.

Продолжительность этапа может быть увеличена на время нахождения самолета на хранении, не более чем на 12 месяцев, при условии хранения самолета в соответствии с ЭТД.

Работы проводятся:

- на самолетах Ан-2 Т, ТП, П – после отработки межремонтного срока службы 5 лет (от даты капитального ремонта) или срока службы после выполнения КВР 3,5 года (от даты КВР);
- на самолетах Ан-2 С/Х – после отработки межремонтного срока службы 5 лет (от даты капитального ремонта) или срока службы после выполнения КВР 3 года (от даты КВР);

- на самолетах Ан-2 УТ – после отработки межремонтного срока службы 5 лет (от даты капитального ремонта) или срока службы после выполнения КВР 4 года (от даты КВР).

3. Проведение поэтапного достижения самолетами Ан-2 ГА РФ межремонтного срока службы 7 лет выполнять с оформлением следующей документации:

3.1. Письменного обращения (заявки) Эксплуатанта самолета к Разработчику ВС о предмете работ по установлению сроков службы и сведения о параметрах последних 100 полетов, представляемого по установленной форме (Приложения 2 к настоящему Бюллетеню).

3.2. Программы работ по исследованию и оценке технического состояния самолета, учитывающей индивидуальные особенности конструкции и условий эксплуатации, разработанной ГП «Антонов» на основании заявки и сведений предоставленных Эксплуатантом. Участники, объем и место проведения работ определяются Программой по исследованию и оценке технического состояния самолета, согласованной подведомственными Росавиации институтами- ГосНИИ ГА и ГосНИИ «Аэронавигация».

3.3. Акта оценки технического состояния самолета, согласованного организацией по ТО и утвержденого Эксплуатантом (владельцем) самолета.

3.4. Заключения Разработчика самолета ГП «Антонов» о возможности дальнейшей эксплуатации ВС с увеличенным сроком службы.

4. На основании указанного Заключения Эксплуатантом вносится соответствующая запись в Формуляр самолета.

5. Агрегаты и КИ, установленные на самолете, при их удовлетворительном техническом состоянии, эксплуатировать до отработки ресурсов и сроков службы самолета, указанных в п. 1 настоящего Бюллетеня, за исключением приведенных в Перечне № АН-2-1 (Приложение 1 к настоящему Бюллетеню).

6. Выполнение комплекса работ при поэтапном достижении срока службы 7 лет до очередного капитального ремонта или КВР, в пределах межремонтного ресурса, проводить только в организациях по ТОиР, сертифицированных в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники» (ФАП-145) с обязательным участием специалистов ГП «Антонов».

7. Контрольно-восстановительные работы (КВР) на самолетах Ан-2 выполняются:

- авиаремонтными заводами (АРЗ), имеющими действующий сертификат на выполнение КВР на самолетах Ан-2 по «Технологии выполнения КВР…», согласованной с АНТК им. О.К. Антонова 19.04.1997г.;
- организаций по ТО, имеющих действующий сертификат на выполнение КВР на самолетах Ан-2 по «Технологии выполнения КВР…», утвержденной ФС НСТ 27.12.2006г.

8. Возможность выполнения КВР на самолетах Ан-2, ранее поврежденных и восстановленных в условиях организаций по ТО, а также находящихся на хранении более одного года после отработки установленного срока службы, определяет

разработчик ВС. Допуск самолета к выполнению контрольно-восстановительных работ выполнять с оформлением следующей документации:

8.1. Письменного обращения (заявки) Эксплуатанта самолета к Разработчику ВС о предмете работ, представляемого по установленной форме (Приложения 2 к настоящему Бюллетеню).

8.2. Программы работ по исследованию и оценке технического состояния самолета, разработанной ГП «Антонов» на основании заявки Эксплуатанта. Участники, объем и место проведения работ определяются Программой по исследованию и оценке технического состояния самолета.

8.3. Акта оценки технического состояния самолета, в котором отражены результаты работ. Акт должен быть согласован организацией по ТО и утвержден Эксплуатантом (владельцем) самолета.

8.4. Заключения ГП «Антонов» о возможности дальнейшей эксплуатации ВС и выполнения КВР на самолетах Ан-2.

9. На основании указанного Заключения Эксплуатантом вносится соответствующая запись в Формуляр самолета.

10. Выполнение комплекса работ по оценке технического состояния самолетов Ан-2 согласно п. 8 проводить только в организациях, сертифицированных в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники» (ФАП-145) с обязательным участием специалистов ГП «Антонов».

11. Ресурсы и сроки службы самолетам Ан-2, внесенным в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, до выполнения на них капитального ремонта или КВР, устанавливаются Разработчиком ВС одновременно с проведением процедуры перевода самолета на эксплуатацию в соответствии с п. 3 настоящего бюллетеня.

12. Основание для выпуска бюллетеня:

- Заключения ГП АНТК им. О.К. Антонова - ФГУП «ЦАГИ» - ФГУП ГосНИИ ГА от 11.07.-23.08.2005 г. № 02.00.132.001.Д об условиях и порядке установления межремонтного срока службы 5 лет и его дальнейшего индивидуального увеличения до 7 лет поэтапно с 5 до 6 лет, 6 до 7 лет самолетам Ан-2 всех модификаций в пределах установленных межремонтных ресурсов по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации.

- «Перечень агрегатов с ограниченным ресурсом…», введенный в действие указанием Росавиации № 21.10-128 от 25.11.2009 г.

- Решение Ространснадзора № 5.9-32 ГА от 29.12.2005 -01.02.2006г.,

- Решение ПЛГ ГВС ФС НСТ № 539 ГА от 01.-17.11.2005г.,

- Решение УНПЛГ ГВС ФСНСТ № 5.9-385ГА от 26.06.2007 г.

ПЕРЕЧЕНЬ № АН-2-1

агрегатов и КИ с ограниченным ресурсом и сроком службы, установленных на самолетах Ан-2 (всех вариантов)

№№ п/п	Тип или № чертежа	Межремонтный		Назначенный		Примечания
		Ресурс (*л. час*)	Срок службы (*лет*)	Ресурс (*л. час*)	Срок службы (*лет*)	
1.	Двигатель АШ-62	по формуляру		по формуляру		Для всех вариантов
2.	Воздушный винт АВ-2	по паспорту		по паспорту		
3.	Цепь с тросом в штурвальной колонке, в канале управления элеронами Ш5110-33	----	----	4000	----	Ан-2Т, ТП, П
				3000	----	Ан-2С/Х, УТ
4.	Тросы управления РН Ш5000-40	----	----	4000	----	Ан-2Т,ТП,П
				3000	----	Ан-2С/Х, УТ
5.	Тросы управления РВ Ш5000-41	----	----	4000	----	Ан-2Т, ТП, П
				3000	----	Ан-2С/Х, УТ
6.	Тормозное колесо КТ-150/Т150А	----	----	6000 полетов	12	С учетом бюллетеня 845/220-БЭ-Г для всех вариантов
7.	Нетормозное колесо К-353	----	----	6000 полетов	15	
8.	Тормозные лыжи Ш 4665-10	----	----	1000 полетов	----	Для всех вариантов
9.	Ленты-расчалки передние несущие 1874А-14-4320	----	----	6000	----	6500 если на момент последнего капремонта они отработали 5000 л.час
10.	Ленты-расчалки задние несущие 1874А-14-4320	----	----	6000	----	
11.	Ленты-расчалки передние поддерживающие 1874А-11-4030	----	----	6000	----	
12.	Амортизатор предкрылка	----	----	2000	----	Для всех вариантов

№№ п/п	Тип или № чертежа	Межремонтный		Назначенный		Примечания
		Ресурс (л. час)	Срок службы (лет)	Ресурс (л. час)	Срок службы (лет)	
13.	Жаровые трубы (Ш6800-153)	2000	----	20000	----	Ан-2Т, ТП, П
		1500	----	12000	----	Ан-2С/Х, УТ
14.	Секции (патрубки): - 1, 4, 5, 7, 9 цилиндров (Ш6800-143, Ш6800-149, Ш6800-148, Ш6800-146, Ш6800-144).	----	----	2000	----	Ан-2Т, ТП, П
		----	----	1500	----	Ан-2С/Х, УТ
	- примыкающие к 4-му цилиндру (Ш6800-6, Ш6800-49).	----	----	4000	----	Ан-2Т, ТП, П
		----	----	3000	----	Ан-2С/Х, УТ
	- остальным деталям коллектора выхлопа	----	----	6000	----	Ан-2Т, ТП, П
		----	----	4500	----	Ан-2С/Х, УТ

Топливная система

№№ п/п	Тип агрегата	Наименование агрегата, позиция	Межремонтный срок службы (лет)	Назначенный срок службы (лет) *
15.	181316(12)-3У-16-048	Рукав (от корн. б/бака в сист. (задн)	----	7 лет 6мес.
16.	181316(12)-3У-16-048	Рукав (от корн. б/бака в сист. (передн)	----	7 лет 6мес.
17.	181316-3У-16-024	Рукав (в крыле на заправку б/баков)	----	7 лет 6мес.
18.	181312-3У-14-063	Рукав (от фильтра/отстойника к БНК-12БК)	----	7 лет 6мес.
19.	181312-3У-14-066	Рукав (РНА-1А к тройнику БНК-12БК)	----	7 лет 6мес.
20.	181312-3У-14-080	Рукав (тройн.БНК-12БК к 12ТФ29-1)	----	7 лет 6мес.
21.	181312-3У-14-070	Рукав (12ТФ29-1 к карбюратору)	----	7 лет 6мес.
22.	181309-2У-06-028 (1667А-2У6-288 на с-тах пр-ва СССР)	Рукав(карбюратор на измерение давления)	----	7 лет 6мес.
23.	181404-5У-04-033	Рукав(на измерение давления у датчика)	----	7 лет 6мес.

№№ п/п	Тип агрегата	Наименование агрегата, позиция	Межремонтный срок службы (лет)	Назначенный срок службы (лет) *
24.	МШ 6100-257/1	Рукав (ЭКР-3 к маслорадиатору)	----	7 лет 6мес.
25.	А6100-0-14	Шланги дюритовые (у вакуумметра МВ-16)	----	7 лет 6мес.
26.	А6100-0-15			
27.	А6100-0-16			
28.	А6100-0-17			
29.	А6100-0-18			

Маслосистема

№№ п/п	Тип агрегата	Наименование агрегата, позиция	Межремонтный срок службы (лет)	Назначенный срок службы (лет) *
30.	181312-3М-25-029	Рукав (от маслобака к маслонасосу)	----	7 лет 6мес.
31.	181312-3М-25-056	Рукав (от маслонасоса к маслорадиа-тору)	----	7 лет 6мес.
32.	181312-3М-25-049	Рукав (от ТЦМ-25 к маслорадиатору)	----	7 лет 6мес.
33.	К6-11-202 (2М-14-12-15)	Рукав (слив масла из корпусаТЦМ-25)	----	7 лет 6мес.
34.	(МА) А7201-40	Шланг бронированный к датчику давл. П15Б	----	7 лет 6мес.
35.	Ш6200-0-3	Шланг дюритовый (на слив. трубе от тройника маслонасоса)	----	7 лет 6мес.
36.	Ш6200-0-5	Шланг дюритовый (суфлиров. масло-бака, у м/бака)	----	7 лет 6мес.
37.	Ш6200-0-7	Шланг дюритовый (суфлиров. масло-бака, у двигат.)	----	7 лет 6мес.
38.	Ш6200-0-9	Шланг (маслорадиатор-маслобак)	----	7 лет 6мес.
39.	Ш6200-0-11	Шланг (соед. слив. трубы у крана м/бака)	----	7 лет 6мес.

Пневматическая система

№№ п/п	Тип агрегата	Наименование агрегата, позиция	Межремонтный срок службы (лет)	Назначенный срок службы (лет) *
40.	181408-5У-04-034	Рукав (от воздушного баллона)	----	7 лет 6мес.
41.	181408-5У-04-075	Рукав (от крестовины до ПУ-7)	----	7 лет 6мес.

№№ п/п	Тип агрегата	Наименование агрегата, позиция	Межремонтный срок службы (лет)	Назначенный срок службы (лет) *
42.	181408-5У-04-081	Рукав (от ПУ-7 до ПУ-8)	----	7 лет 6мес.
43.	Ш5800-52 (брониров.)	Рукав (торм. сист. под подкосами)	----	7 лет 6мес.
44.	Ш5800-54-1	Рукав (торм. сист. внутри полуоси)	----	7 лет 6мес.
45.	Ш5800-54-2	Рукав (торм. сист. внутри полуоси)	----	7 лет 6мес.
46.	181404-5У-04-044	Рукав (к стопору хвостовой опоры)	----	7 лет 6мес.
47.	Ш7612-50-1	Рукав (к клапану выпуска опрыск. Ш7628-215)	----	7 лет 6мес.
48.	Ш7612-50-2	Рукав (к клапану выпуска опрыск. Ш7628-215)	----	7 лет 6мес.
49.	Ш7612-50-4	Рукав (тормоз выпуска опрыск. Ш7628-215) Рукав (от штуцера №4 к тройнику опрыск. Ш7636-0) Рукав (от штуцера №4 к цилиндру затвора опылит. РТШ-1М)	----	7 лет 6мес.
50.	Ш7612-50-3	Рукав (к тормозу ветряка аэропыла)	----	7 лет 6мес.
51.	Ш7612-50-5	Рукав (у пневмокрана в кабине экипажа)	----	7 лет 6мес.
52.	Ш7612-50-6	Рукав (тормоз ветряка аэропыла)	----	7 лет 6мес.
53.	МШ7612-50-13	Рукав (тормоз ветряка Ш7628-215) Рукав (в опрыскиват. Ш7636-0)	----	7 лет 6мес.
54.	МШ7612-50-15	Рукав (в опрыскиват. Ш7636-0)	----	7 лет 6мес.
55.	МШ7612-50-17	Рукав (в опрыскиват. Ш7636-0)	----	7 лет 6мес.
56.	МШ7612-50-18	Рукав (в опрыскиват. Ш7636-0) Рукав (к цилиндру затворов РТМ-1М)	----	7 лет 6мес.

* - *назначенный срок службы* исчисляется с момента изготовления резиновых рукавов и включает в себя хранение и эксплуатацию.

Форма заявки

по самолету Ан-2__ борт. № _____ зав. № _____

–государственный и регистрационный знаки, заводской номер;

–дата изготовления самолета, дата последнего полета;

–Владелец и Эксплуатант самолета;

–наличие (номера и даты получения) Свидетельства о государственной регистрации ВС, Сертификата ЛГ ВС, Сертификата Эксплуатанта и Сертификата на выполнение ПТО организации по ТО;

–аэродром базирования самолета;

–количество капитальных ремонтов, дата выполнения последнего капитального ремонта с указанием ремонтного завода;

–наработка самолета с начала эксплуатации, после последнего капремонта, после последнего КВР;

–величина установленных самолету ресурсов и сроков службы и документы, на основании каких документов произведено их установление;

–величина требуемого продления ресурсов и (или) сроков службы;

–особые случаи нагружения самолета (перегрузки, грубые посадки и т.д.) после последнего капитального ремонта или КВР, если таковые имели место;

–выполнение на самолете доработок,

–виды работ, выполнявшиеся на самолете после последнего капитального ремонта и (или) КВР;

–место и планируемое время выполнения работ по оценке технического состояния самолета;

–информация о компании, с которой необходимо заключить Договор (полное наименование, Ф. И. О. лица, подписывающего Договор, должность, банковские реквизиты компании, юридический адрес).

О технических характеристиках ГАЗ-53

Ознакомившись с фотографиями других автомобилей конца 50-х/начала 60-х годов, можно с полным правом утверждать, что для своего времени внешний вид кабины и её внутренний интерьер ГАЗ-53 выглядели очень прогрессивно. Была выполнена цельная облицовка решётки радиатора, в которую были органично интегрированы фары и подфарники. Сиденья водителя и пассажира, по канонам тех лет, представляли собой единый «диван». Однако эргономика рабочего места была продумана лучше, чем в ГАЗ-51.

По своему классу ГАЗ-53 относится к семейству универсальных среднетоннажных грузовиков многоцелевого использования. Грузовик ГАЗ-53 имеет рамную конструкцию, привод колёс на задний мост.

Габаритные размеры

Длина – 6,395 м; ширина – 2,380 м; высота (по кабине, без нагрузки) – 2,220 м База шасси – 3,700 м; колея передних колёс (по грунту) – 1,630 м; колея задних колёс – 1,690 м Дорожный просвет: 265 мм. При этом нижние точки, с полной нагрузкой составляют: 265 мм (картер ведущего заднего моста) и 347 мм (передняя ось). Размеры грузовой платформы: длина – 3,740 м; ширина – 2,170 м; высота бортов – 0,68 м. Радиус поворота по колее наружного переднего колеса – 8 м.

Эксплуатационные характеристики

Колёсная формула: 4х2. Снаряжённая масса: 3,2 тонны. Грузоподъёмность: 4 тонны у ГАЗ-53Ф и ГАЗ-53А; 4,5 тонны – у ГАЗ-53-12. Размер шин: 8,25-20 дюймов. Максимально допустимый вес буксируемого прицепа: 4 тонны. Кабина ГАЗ-53 – металлическая, двухместная, двухдверная. Максимальная скорость с

полной нагрузкой по горизонтальному шоссе: 90 км/ч. Ёмкость топливного бака: 90 л (в армейской модификации ГАЗ-53Н — 105 л). Расход топлива от 24-х литров бензина на 100 км. Несколько слов о характеристиках версии ГАЗ-53-02 (самосвал). ГАЗон-самосвал производился с укороченной в задней части на 27 см рамой. Колёсная база при этом оставалась прежней. Был оборудован валом отбора мощности. Платформа комплектовалась гидронасосом шестерёнчатого типа, который через систему управляющих клапанов обеспечивал работу трёхзвеньевого гидроцилиндра подъёма кузова. Ёмкость цельнометаллической кузовной платформы – 5 кубометров; подъём кузова и разгрузка предусмотрены как назад, так и вбок.

Источник: https://trucksreview.ru/gaz/gaz-53-tehnicheskie-harakteristiki.html

МАЗ 5334 автоцистерна АЦ-8-5334, с дизельным двигателем ЯМЗ236. Предназначена для транспортирования светлых нефтепродуктов плотностью не более 0,86 г/см³ по дорогам с твердым покрытием.

1 - левый брус; 2, 16 - ресиверы; 3 - правый брус; 4 - напорный трубопровод; 5 - всасывающий трубопровод; 6 - опора передняя; 7 - кронштейн; 8 - тормозная камера; 9 -кронштейн крепления лопаты; 10 - шасси; 11 -глушитель; 12 - коробка отбора мощности; 13 - карданный вал; 1,4 -насос; 15 - кронштейн

Рис.4. Подготовленное шасси

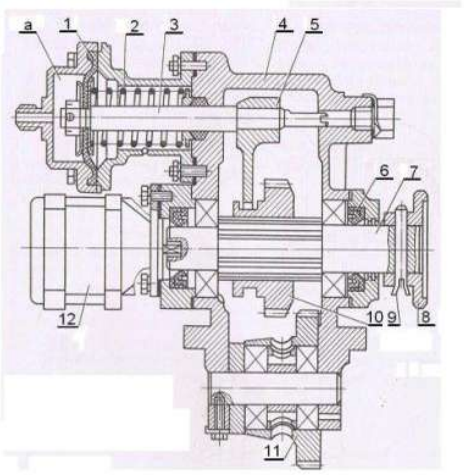


Рис.5. Коробка отбора мощности
1 - резиновая диафрагма; 2 - пружина; 3 - шток; 4 - корпус; 5 - вилка переключения; 6- .манжета; 7 -шлицевой вал; 8 -фланец; 9 - штифт; 10 - шестерня; 11 - паразитная шестерня; 12 - первичный преобразо-ватель тахометра; а - камера

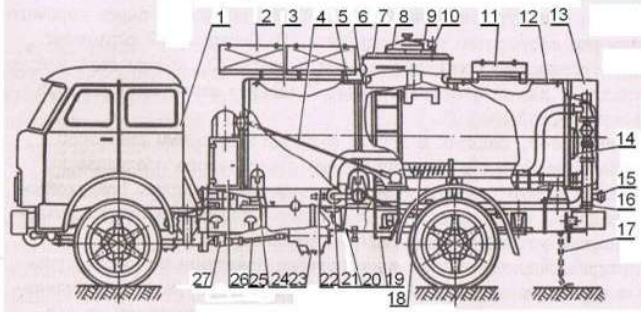


Рис.2. Автоцистерна

1- подготовленное шасси; 2, 11 - ящик комплекта ДК-2; 3 - цистерна; 4 - поплавковый указатель уровня; 5, 12 -трубка 6 -золотниковый кран ограничения наполнения; 7 - крышка горловины цистерны; 8 - крышка люка; 9 - устройство для открытой заправки; 10 - дыхательный клапан; 13 - арматурный шкаф; 14 - шланг для перекачки; 15 - трубопро вод постоянной пристыковки прицепа-цистерны; 16 - приемный патрубок; 17 - цепь, заземления; 18 - пенал; 19 -стремянка; 20 - .труба слива отстоя; 21 - трубопровод; 22 -задвижка; 23 - насос; 24 - заземляющее устройство; 25 -карданный вал; 26 - пульт управления; 27 - коробка отбора мощности

Цистерна:
−вместимость, л − 8000
− матерал − сталь
Двигатель – ЯМЗ 236
Масса, кг :
−в снаряженном состоянии − 8170
− кол − 1
Габаритные размеры, мм:
−длина − 7075
− кол − 2
− длина, м − 3
Насос:
− тип − самовсасывающий, центробежный
− длина, м − 9
− 1700 − 11
Рукава напорно-всасывающие:
−диаметр, мм − 65
− 1700 (высота всасывания от оси насоса – 4м) − 23

− подача, л/мин − 750
Рукав раздаточный:
−диаметр, мм − 50
− ширина − 2600
− высота − 3100
Базовое шасси – МАЗ-5334
Габаритные размеры, м, не более:
− длина − 7,075
− полная − 15325
− ширина − 2,5s
База шасси, м – 3,95
Минимальный радиус поворота в обе стороны, м:
−по колее переднего колеса − 8,5
− минимальное − 550000(5,5)
Минимальный просвет (клиренс), м – 0,27
Угол свеса с грузом, град:
− передний − 25
− в груженом состоянии − 1,55
Масса автоцистерны в снаряженном состоянии с горючим 8 м³ плотностью 0,82 г/см³, кг, не более – 8395
При комплектации базовым шасси с шинами 12 – 00-20 габаритная ширина – 2,6 м
Масса автоцистерны в снаряженном состоянии с горючим 8 м³ плотностью 0,82 г/см³, кг, не более:
− общая − 15325
− задняя осевая − 10000
− в груженом состоянии − 2,577
Расстояние центра тяжести от передней оси, м:
− в порожнем состоянии − 2,05
− задний − 26
Расстояние центра тяжести от земли:
− в порожнем состоянии − 1,18
− высота − 3,1
Вместимость цистерны при 293,15 К (20°С), м³:
− номинальная − 8
− передняя осевая − 5325
− 1700 − 750
Допустимая погрешность вместимости цистерны при 293,15 К (20°С) от эксплуатационной вместимости – не более, % – 0,5
Время наполнения цистерны горючим при помощи собственного насоса при частоте вращения вала насоса об/мин, не более: 1400 (высота всасывания от оси насоса – 4,5 м) − 28
− геометрическая − 8,172+0,12
− эксплуатационная (калиброванная), не более − 8+0,12
Время слива горючего из цистерны при помощи собственного насоса, мин, не более, при частоте вращения вала насоса: 1400 − 12

Время слива горючего самотеком при длине рукава 9 м и расположении горловины резервуара для слива не выше площадки расположения автоцистерны, мин, не более – 30
Пропускная способность наливного люка, л/мин – 1000
Максимальное рабочее давление в гидросистеме, Па(кгс/см²) – 450000(4,5)
Давление в пневмосистеме, Па (кгс/см²):
− максимальное − 750000(7,5)
− по переднему бамперу − 9,5
Давление в цистерне, обеспечиваемое дыхательными клапанами, Па (кгс/см²) – ± 1000(±0,1)
Насос – СЩ1-20-24Г(СЦЛ-20-24а)
Подача насоса, при частоте вращения вала (об/мин), л/мин − 1450 − 500
− марка − СШЛ 20-24
Наибольшая скорость при полной нагрузке на горизонтальном участке прямой дороги с твердым покрытием, км/час – 85
Ресурс автоцистерны до первого капитального ремонта – 4000 часов эксплуатации на протяжении пяти лет или пять лет хранения

Источник: http://aralex.ru/maz-5334-avtotsisterna-ats-8-5334

Грузовой автомобиль ГАЗ-3307

Грузовой автомобиль ГАЗ-3307, производство которого началось в 1990 году, является представителем четвертого поколения грузовых автомобилей Горьковского автозавода. При разработке конструкции автомобиля предусматривалась широкая унификация по узлам и агрегатам автомобилей действующего производства, что облегчало техническое обслуживание и ремонт автомобилей в эксплуатации.

Грузовой автомобиль ГАЗ-3307 предназначен для эксплуатации по всем видам дорог с твердым покрытием и характеризуется высокими технико-эксплуатационными показателями.

Автомобиль имеет цельнометаллическую двухместную кабину капотного типа, с панорамным стеклом, оборудованную эффективной системой вентиляции и отопления. Кабина имеет рациональное размещение органов управления, современную по конструкции панель приборов, мягкую обивку дверей и внутренних панелей, регулируемые сиденья, оснащенные ремнями безопасности. По заказу автомобиль может быть оборудован предпусковым подогревателем.

Платформа - с деревометаллическим основанием и тремя откидными бортами, предусмотрена возможность установки надставных бортов и тента.

Комплектация

Модель	Двигатель	Комплектация
3307-12	ЗМЗ-511	борт., 4-х КПП бак 105л, б/котла,
33073-42	ЗМЗ-511	грузотакси, 4-х КПП бак 2*105л, б/котла,
3307-1012	ЗМЗ-511	шасси, 4-х КПП бак 105л, б/котла,
33072-1012	ЗМЗ-511	шасси, 4-х КПП бак 105л, под самосвал, д/Саранска, б/котла
33074-1012	ЗМЗ-511	шасси, 4-х КПП бак 105л, д/Кургана, б/котла
3307-1212	ЗМЗ-511	шасси, 5-ти КПП бак 105л, б/котла,

Габаритные размеры автомобиля

Показатель	Значение
Длина, мм	6330
Ширина, мм	2330
Высота по кабине, мм	2350
Колесная база, мм	3770
Дорожный просвет под балкой передней оси / задним мостом, мм	347 / 265
Колея передних/задних колес, мм	1700 / 1560

Габаритные размеры грузовой платформы

Показатель	Значение
Длина, мм	3490
Ширина, мм	2170
Высота, мм	510

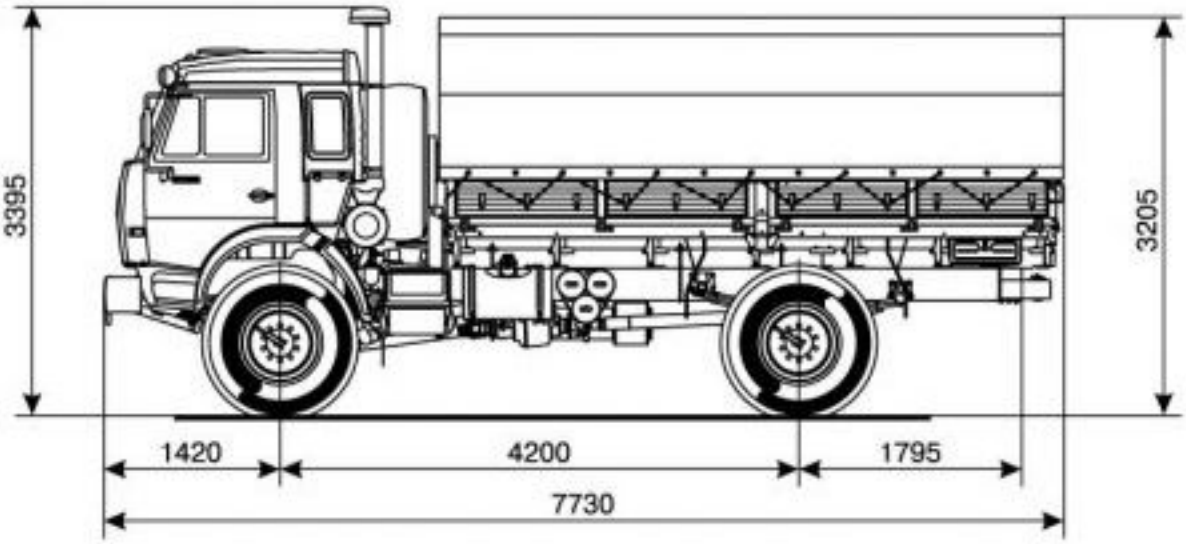
Технические характеристики

Показатель	Значение
Грузоподъемность, кг	4500
Масса автомобиля, кг	

Снаряжённая	3200
Полная	7850
Коробка передач	механическая пятиступенчатая синхронизированная
Подвеска колёс	
Передняя	Зависимая, рессорная, с гидравлическими амортизаторами
Задняя	Зависимая, рессорная
Тормоза	
Рабочая тормозная система	двухконтурная, с гидравлическим приводом
Передние	Барабанные
Задние	Барабанные
Рулевое управление	
Тип	"винт - шариковая гайка"
Колеса	
Диски, размерность	152Б-508
Шины, размерность	8,25R20

Эксплуатационные показатели

Показатель	**Значение**
Максимальная скорость, км/ч	90
Время разгона до 80 км/ч, с	64
Расход топлива, л/100 км (по ГОСТ 20306-90)	
при 60 км/ч	19,6
при 80 км/ч	26,4
Максимальный подъем, преодолеваемый автомобилем, %, не менее	25
Емкость топливного бака, л	105



КАМАЗ-4326 (4x4)

Технические характеристики

Весовые параметры и нагрузки:

Снаряженная масса а/м, кг 8150
— нагрузка на переднюю ось, кг 4600
— нагрузка на задний мост, кг 3550
Грузоподъемность а/м, кг 4000
Полная масса, кг 12300
— нагрузка на переднюю ось, кг 5200
— нагрузка на задний мост, кг 7100
Полная масса прицепа, кг ..... 7000 (для бездорожья 5000)
Полная масса автопоезда, кг ..... 19300 (для бездорожья 17300)

Двигатель:

Модель 740.31-240
Тип ..... дизельный с турбонаддувом, с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха
Максимальная полезная мощность, кВт (л. с.) 165 (225)
Номинальная мощность, брутто, кВт (л. с.) 176 (240)
при частоте вращения коленчатого вала, об/мин 2200
Максимальный полезный крутящий момент, Нм (кгсм) 912 (93)
при частоте вращения коленвала, об/мин ..... 1100...1500
Расположение и число цилиндров ..... V-образное, 8
Рабочий объем, л 10,85
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм 120/120
Степень сжатия 16,5

Система питания:

Вместимость топливных баков, л ..... 170 + 125

Электрооборудование:

Напряжение, В 24
Аккумуляторы, В/А·ч ..... 2×12/190
Генератор, В/Вт 28/2000

Сцепление:

Тип ..... фрикционное, сухое, двухдисковое
Привод ..... гидравлический с пневмоусилителем

Коробка передач:

Тип ..... механическая, десятиступенчатая
Управление ..... механическое, дистанционное
Передаточные числа на передачах:

1	2	3	4	5	ЗХ
7,82	4,03	2,5	1,53	1,000	7,38
6,38	3,29	2,04	1,25	0,815	6,02

Раздаточная коробка:

Тип ..... механическая, двухступенчатая с блокируемым межосевым дифференциалом
Управление ..... пневматическое
Передаточные числа:
— первая передача (низшая) 1,692
— вторая передача (высшая) 0,917

Главная передача:

Передаточное отношение 6,53

Тормоза:

Привод ..... пневматический
Размеры: диаметр барабана, мм 400
Ширина тормозных накладок, мм 140
Суммарная площадь тормозных накладок, см² 4200

Колеса и шины:

Тип колес ..... дисковые
Тип шин ..... пневматические, с регулированием давления
Размер обода 12,2-20,9 (310-533)
Размер шин ..... 425/85 R21 (1260×425-533P)

Кабина:

Тип ..... расположенная над двигателем, с высокой крышей
Исполнение ..... со спальным местом

Платформа:

Платформа ..... бортовая, с металлическими откидными бортами, в зависимости от комплектации оборудуется каркасом и тентом
Внутренние размеры, мм ..... 4800 × 2320
Высота бортов, мм 500

Характеристика а/м полной массой 12300 кг:

Максимальная скорость, не менее, км/ч 90
Угол преодолеваемого подъема, не менее, % 31
Внешний габаритный радиус поворота, м 11,5

Дополнительное оборудование*:

— лебедка с коробкой отбора мощности (КОМ).

* В зависимости от комплектации.

Министерство юстиции Республики Казахстан

Справка
о зарегистрированном юридическом лице на заданную дату

дана по месту требования

Дата выдачи: 15.03.2019

Выдана:	Товарищество с ограниченной ответственностью "Олжа Авиа"
Согласно данным национального реестра бизнес-идентификационных номеров на 30 ноября 2016 года:	
Наименование:	Товарищество с ограниченной ответственностью "Строй Спецсвязь К"
БИН	070640010368
Регистрирующий орган:	Управление юстиции Костанайского района Департамента юстиции Костанайской области
Вид регистрационного действия:	Уведомление

Осы құжат «Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба туралы» Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 7 қаңтардағы N 370-II Заңы 7 бабының 1 тармағына сәйкес қағаз тасығыштағы құжатпен бірдей.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года N370-II «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе.

* Штрих-код ГБДЮЛ ақпараттық жүйесінен алынған Әділет департаментінің электрондық-цифрлық қолтаңбасымен қойылған деректер бар.

* Штрих-код содержит данные, полученные из информационной системы ГБДЮЛ и подписанные электронно-цифровой подписью Департамента юстиции.

Дата регистрационного действия:	22 июля 2016 года
Дата последней (пере)регистрации:	31 января 2005 года
Дата первичной регистрации:	25 июня 2007 года
Руководитель:	Руководитель, назначенный (избранный) уполномоченным органом юридического лица ДОЛГИЛЕВ ВАДИМ НИКОЛАЕВИЧ
Учредители (участники, члены)	ЕРМАНОВ АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ
Количество участников (членов):	1
Виды деятельности:	Строительство прочих инженерных сооружений, не включенных в другие группировки
Местонахождение:	КАЗАХСТАН, КОСТАНАЙСКАЯ ОБЛАСТЬ, КОСТАНАЙСКИЙ РАЙОН, ПОСЕЛОК ЗАТОБОЛЬСК, УЛИЦА ЗАРЕЧНАЯ, дом 9/1, почтовый индекс 111100

Электрондық анықтаманың түпнұсқасын www.egov.kz порталында тексере аласыз.
Проверить подлинность электронной справки вы можете на портале www.egov.kz.

Осы құжат «Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба туралы» Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 7 қаңтардағы N 370-II Заңы 7 бабының 1 тармағына сәйкес қағаз тасығыштағы құжатпен бірдей.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года N370-II «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе.

* Штрих-код ГБДЮЛ ақпараттық жүйесінен алынған Әділет департаментінің электрондық-цифрлық қолтаңбасымен қойылған деректер бар.
* Штрих-код содержит данные, полученные из информационной системы ГБДЮЛ и подписанные электронно-цифровой подписью Департамента юстиции.

Фототаблица ВС Ан-2 рег. № UP-A0281, Транспортного назначения, по состоянию на 19.03.2019 г.

Фото 1. Вид слева

Фото 2. Вид справа

Фото 3. Вид слева сзади с открытой входной дверью

Фото 4. Вид через открытую входную дверь

Фото 5. Вид изнутри по направлению полета

Фото 6. Вид изнутри против направления полета

Фото 7. Вид изнутри на откидные сиденья, расположенные по бортам

Фото 8. Вид через открытую входную дверь на пол и общее техническое состояние самолета.

Құжат электрондық үкімет порталымен құрылған
Документ сформирован порталом электронного правительства

"Мемлекеттік қызметтер алу бойынша (Бірыңғай байланыс орталығы) ақпараттық-анықтамалық қызметі" 1414 "Информационно-справочная служба (Единый контакт-центр) Касательно получения государственных услуг"

Бірегей нөмір / Уникальный номер: 10100319363275

Алу күні мен уақыты / Дата получения: 25.03.2019

Управление юстиции Ауэзовского района Департамента юстиции города Алматы

Справка о государственной регистрации юридического лица

БИН 171140013190

бизнес-идентификационный номер

г. Алматы — 10 ноября 2017 г.

(населенный пункт)

Наименование: Товарищество с ограниченной ответственностью "КазАвиация"

Местонахождение: Казахстан, город Алматы, район Ауэзовский, Микрорайон Мамыр, улица Спортивная, дом 3, кв. 19, почтовый индекс 050000

Руководитель: Руководитель, назначенный (избранный) уполномоченным органом юридического лица ЦВЕТКОВА СВЕТЛАНА ВИКТОРОВНА

Учредители (участники): ЦВЕТКОВА СВЕТЛАНА ВИКТОРОВНА

Осуществляет деятельность на основании типового устава.

Справка дает право осуществлять деятельность в соответствии с учредительными документами в рамках законодательства Республики Казахстан

Дата выдачи: 25.03.2019

Осы құжат «Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба туралы» Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 7 қаңтардағы N 370-II Заңы 7 бабының 1 тармағына сәйкес қағаз тасығыштағы құжатпен бірдей.

Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года N370-II «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» равнозначен документу на бумажном носителе.

Электрондық құжаттың түпнұсқалығын Сіз egov.kz сайтында, сондай-ақ «электрондық үкімет» веб-порталының мобильді қосымшасы арқылы тексере аласыз.

Проверить подлинность электронного документа Вы можете на egov.kz, а также посредством мобильного приложения веб-портала «электронного правительства».

*Штрих-код ГБДЮЛ ақпараттық жүйесінен алынған Әділет департаментінің электрондық-цифрлық қолтаңбасымен қойылған деректер бар.
*Штрих-код содержит данные, полученные из информационной системы ГБДЮЛ и подписанные электронно-цифровой подписью Департамента.