

629.735

...

2011 .
70 %

2002 –

)

–

,

:

,

–

(70 %

),

,

,

:

« – », (. 1)[1].

1,

,

,

...

[1].

2011

[2, 5].

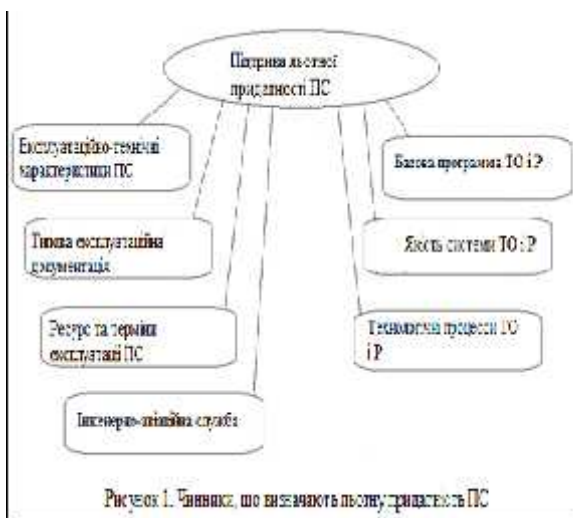
[6, 7].

(. 1),

1

2002-20011 .

	-140	2		«
2002	-140	1		»
				« -
				»
	-124	1	« « »	
2003	-140	2		« -
				»
	-140-100	1		« - »
	-124	1	« « »	
2004		2		« - »
	-140-100	1		ZAL
2005	-74- - 200	1		
	-140-100	2		ZAL
	-32	2	« « »	
2006	-32	1	« « »	
2008	-32	4	« « »	
2009	-148	1	« « »,»	-
	-74	3		-
2010	-148	1	« »	-
	-32	3	« »	-
	-32	2	« »	
	-74	1	« » ()	
	-148-100	1	« »	
		33		



3. (Doc 9642-AN/941) «
»

4. 19.

, 2013. - 44 .

5. 1. : . 2007. - 84

6. . . .

1. : , 2004. - 82 .

7. . . .

2. : , 2006. - 74 .

22.09.2014

[3].

[2].

[4].

()

1. <http://director.com.ua/reitingi-i-statistika/realii-i-perspektivy-aviastroeniya-ukrainy>

2. (Doc 9760-AN/967)«

»

2002
- 2011 .) (70 %
:
:

SUPPORT AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT SINCE LIFE EXTENSION

D.V. Perekrestov

The article reflects the functioning of the aviation industry of Ukraine in particular the area of aircraft for 2002 – 2011 years. Quite widely shown the problem of high-level fixed assets depreciation Aviation (more than 70% of domestic aircraft) and the direction of its solution by extending the operational life of the aircraft. The article reveals topical issue today maintain the airworthiness of aircraft, particularly those aircraft that have extended life, and describes possible methods of solving it.

Keywords: aircraft airworthiness, life extension, safety, probabilistic approach.