



БУЙРУК  
ПРИКАЗ

2025-ч. 17-февраль № 111

Бишкек ш.  
г. Бишкек

**“Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо боюнча жол-жобосунун”  
экинчи редакциясын бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинде сапат менеджменти системасын (СМС) киргизүүнүн алкагында, колдонуудагы нускамалык материалдарды актуалдаштыруу жана «Стандартташтыруу боюнча эл аралык уюмдун» (ISO) эл аралык стандарттарга шайкештигин камсыз кылуу боюнча, **буйрук кылам:**

1. Бул буйруктун тиркемесине ылайык, 2025-жылдын 17-февралынан тартып “Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо боюнча жол-жобосу” бекитилип, күчүнө киргизилсин.

2. 2023-жылдын 05-сентябрындагы Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин “Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо боюнча жол-жобосун бекитүү жөнүндөгү” № 706 буйругу менен бекитилген 1-тиркемеси күчүн жоготту деп табылсын.

3. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин учууга жарактуулугун колдоо бөлүмүнүн башчысы Асаналиев Мэлс Бекбоевич бул буйрукту Мамлекеттик агенттиктин расмий сайтына жайгаштырууну камсыздасын.

4. Бул буйруктун аткарылышынын көзөмөлүн өзүмө калтырам.

---

**Об утверждении и введении в действие второй редакции «Процедуры  
поддержания лётной годности воздушного судна»**

В рамках внедрения системы менеджмента качества (СМК) в Государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, актуализации действующих инструктивных материалов и обеспечения соответствия международным стандартам «Международной организации по стандартизации» (ISO), **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие с 17 февраля 2025 года второе издание «Процедуры поддержания лётной годности воздушного судна», согласно приложению данного приказа.

2. Приложение 1 утвержденного приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики «Об утверждении «Процедуры поддержания лётной годности воздушного судна» от 05 сентября 2023 года № 706 признать утратившим силу.

3. Заведующему отдела поддержания лётной годности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Асаналиеву Мэлс Бекбоевичу разместить настоящий приказ на сайте Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

**Директордун милдетин  
убактылуу аткаруучу**



**Д.К. Бостонов**



**Процедура поддержания летной  
годности воздушного судна**

Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
Раздел	0
Редакция	02

«УТВЕРЖДЕНО»


Приказом Государственного  
агентства гражданской авиации  
при Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от «17» февраль 2025 года.

№ 111



**ПРОЦЕДУРА**  
**поддержания летной годности воздушного судна**

**Бишкек**

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

### Введение

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


2. Поддержание летной годности, включает:

- а) указания по поддержанию летной годности, которые обеспечивают необходимый доступ для проведения проверок и осмотров и позволяют использовать установленные методы эксплуатации и технологии выполнения ТО;
- б) подготовку организацией - разработчиком типовой конструкции технических требований, методов и технологий, необходимых для выполнения назначенных работ по поддержанию летной годности данного ВС, и опубликование этой информации в формате, который может быть легко адаптирован для использования эксплуатантом;
- в) принятие эксплуатантом в составе его программы ТО работ, необходимых для ТО ВС, с использованием при этом информации, представленной организацией - разработчиком типовой конструкции в отношении технических требований, методов и технологий, необходимых для выполнения назначенных работ по поддержанию летной годности данного ВС;
- г) предоставление организацией по ТО организации — разработчику типовой конструкции сведений об отказах, неисправностях и дефектах, и другой существенной информации о ТО в соответствии с требованиями ОГА;
- д) анализ организацией - разработчиком типовой конструкции, государством разработчика и ОГА сведений об отказах, неисправностях и дефектах, и другой существенной информации о летной и технической эксплуатации, а также организация передачи информации и рекомендуемых или обязательных мер, предпринимаемых по результатам такого анализа;
- е) рассмотрение эксплуатантом или ОГА информации, представленной организацией - разработчиком типовой конструкции, и осуществление необходимых, по их мнению, действий в связи с этой информацией;
- ж) принятие и выполнение эксплуатантом всех обязательных требований к соблюдению ограничений ресурса по условиям усталостной прочности и к проведению каких-либо специальных испытаний, проверок или осмотров, предусмотренных требованиями к летной годности типовой конструкции данного ВС или впоследствии признанных необходимыми для обеспечения целостности конструкции;
- з) включение эксплуатантом в его программу ТО работ, предусмотренных программами дополнительных проверок и осмотров конструкции планера и последующих требований SIP, принимая во внимание SIP, рекомендованные для самолетов организацией - разработчиком типовой конструкции;
- и) соблюдение для самолетов программ SIP.

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


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



	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02


### 0.1 Ведомость по документу

Название документа	Процедура поддержания летной годности воздушного судна	
Разработано	Главный инспектор	
Разработчик	Абдылдаев Кубанычбек Азизович	
Введено в действие	<input type="checkbox"/> впервые	<input checked="" type="checkbox"/> ревизия
Распорядительный документ	Приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Об утверждении и введении в действие второй редакции «Процедуры поддержания летной годности воздушного судна» № ____ от ____ 2025 года	
Дата введения в действие		
Место хранения контрольного экземпляра	Отдел поддержания летной годности	
Периодичность пересмотра	Один раз в год	
Ведомость по копии документа		
Статус экземпляра	Контрольный <input type="checkbox"/>	Рабочий <input type="checkbox"/>
Порядковый номер		
Держатель экземпляра	Отдел поддержания летной годности	
Ответственный за ведение экземпляра	Заведующий Отдела поддержания летной годности	

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

## 0.2 Содержание

Введение .....	2
0.1 Ведомость по документу .....	3
0.2 Содержание .....	4
0.3 Перечень владельцев документа .....	5
0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений .....	6
0.5 Актуальность страниц .....	6
0.6 Изменения и дополнения .....	6
0.7 Область действия .....	6
0.8 Связанные документы .....	7
0.9 Нормативные ссылки .....	7
0.10 Термины и определения .....	7
0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий .....	15
0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений .....	16
Раздел 1. Обмен информацией о поддержании лётной годности и ее использование ....	17
1.2 Обязанности ОГА .....	17
1.3 Обязанности эксплуатанта .....	18
1.4. Уведомление государства разработчика .....	18
Раздел 2. Действия ОГА при получении обязательной информации о поддержании летной годности .....	19
Раздел 3. Передача государству разработчика обязательной информации о поддержании летной годности, выпущенной ОГА .....	19
Раздел 4. Передача информации об отказах, неисправностях, дефектах и других событиях организации, ответственной за типовую конструкцию .....	20
Раздел 5. Информация, подлежащая передаче ОГА .....	20
Раздел 6. Система информации об эксплуатационных недостатках .....	21
6.1 Общие положения .....	21
6.2 Источники информации для сообщений об эксплуатационных недостатках .....	21
6.3 Указания по представлению информации .....	21
6.4. Срочные отчеты .....	22
Раздел 7. Обязательная информация о поддержании летной годности .....	24
7.1 Общие положения .....	24

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

7.2 Обязанности в отношении МСАИ.....	24
7.2.1 Обязанности эксплуатанта.....	24
7.2.2 Роль владельца ВС.....	25
Раздел 8. Подлинность и работоспособность составных частей воздушного судна .....	26
8.2. Утвержденные СЧ .....	26
8.3. Неутвержденные составные части.....	26
8.4. Сопроводительная документация .....	27
8.5 Меры предосторожности против случайной приемки неутвержденных СЧ .....	27
8.6 Информирование о неутвержденных СЧ .....	28
8.7 Держатели складов и розничные торговцы СЧ .....	29
8.8 Составные части, снятые с более не эксплуатируемых ВС .....	29
8.9 Составные части, снятые с ВС, потерпевших авиационное происшествие .....	30
8.10. Утилизация негодных СЧ .....	31

### 0.3 Перечень владельцев документа

Регистрационный номер экземпляра	Статус	Формат	Владелец экземпляра	Дата получения	Подпись
1	Контрольный	Бумажный / электронный	Отдел поддержания летной годности		
2	Контрольный	Бумажный	Канцелярия		
3	Копия	электронный	Отдел мониторинга качества и системы управления безопасность		

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

#### 0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений

Заведующий отдела поддержания летной годности является ответственным за внесение изменений и дополнений в настоящую Процедуру.

##### **Контактная информация:**

Телефон/факс: 0312 25-15-71

Электронная почта: m.asanaliev@caa.kg

#### 0.5 Актуальность страниц

Все действующие страницы документа должны быть указаны в **Перечне действующих страниц** с указанием номера страницы, номера ревизии и даты вступления в силу. В случае, если номер страницы, номер ревизии или дата вступления в силу не соответствуют данным, указанным в **Перечне действующих страниц и регистрации изменений**, такие страницы считаются недействительными, не подлежат использованию и должны быть незамедлительно изъяты из документа.

#### 0.6 Изменения и дополнения

Изменения и дополнения в настоящую Процедуру вносятся в случае:

- Внесения изменений в нормативные документы Агентства;
- Совершенствования производственных процессов;
- Результатов проведенных инспекций и аудитов;
- Расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- Научных исследований и рекомендованной практики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Процедуру обладает заведующий отдела поддержания летной годности. Для этого необходимо предварительное письменное представление замечаний, предложений и пожеланий от заинтересованных сторон. Все поступившие поправки будут тщательно проанализированы, и при необходимости зарегистрированы с внесением записи в «**Лист регистрации поправок, изменений и дополнений документа**».

#### 0.7 Область действия

Настоящая процедура проводится на всех воздушных судах, зарегистрированных в реестре гражданской авиации Кыргызской Республики и в целях обеспечения соблюдения воздушных судов, требований летней годности, установленным долгосрочным разработчиком и продолжительной регистрацией. Она определяет процессы технического обслуживания, досмотра, модификации и контроля, а также взаимодействие между эксплуатантами, организует техническое обслуживание, обеспечивает зеленую защиту и обеспечивает разработку типовых конструкций.

**Примечание:** В данной процедуре под документацией в сфере гражданской авиации (далее — авиационная документация) понимается документация, связанная с:

- Поддержанием летной годности воздушных судов через организацию технического обслуживания, плановых проверок и ремонтов;
- Мониторинг состояния воздушных судов и контроль за соблюдением технических норм и стандартов;

Ревизия:00	17.02.2025	Страница: 6
------------	------------	-------------



	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

- Координация работ по устранению неисправностей и обеспечению оперативной готовности воздушных судов к выполнению полетов;
- Ведение документации по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в соответствии с требованиями нормативных документов;
- Сертификация летного и технического персонала в соответствии с национальными и международными стандартами;

### 0.8 Связанные документы

Номер	Наименование
SCAA-QMS-STD-02	Стандарт по разработке нормативных документов
SCAA-AIR-LST-29	Реестр внутренних документов отдела поддержания летной годности

### 0.9 Нормативные ссылки

Настоящая Процедура разработана с учетом требований и рекомендаций следующих документов, стандартов и рекомендуемых практик:

#### Воздушное законодательство Кыргызской Республики:

- Воздушный Кодекс Кыргызской Республики от 06.08.2015 №219;
- Авиационные правила Кыргызской Республики – 6, 8;

#### Инструктивный материал:

ИКАО Doc. 9760

### 0.10 Термины и определения

В настоящей Procedure, применены следующие термины с соответствующими определениями

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


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

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

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

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

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

 <b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Республики Каракалпакстан	<b>Процедура поддержания летной          годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

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

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

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

**Директива по летной годности (Airworthiness Directive)** - нормативный документ, определяющий авиационные изделия, состояние которых является небезопасным или в которых такое состояние может иметь место либо может развиваться в других изделиях той же типовой конструкции.

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

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

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

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

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

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

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

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

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

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

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

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

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

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

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

**Поддержание летной годности (Continuing airworthiness)** - комплекс мер, посредством которых обеспечивается соответствие ВС, двигателя, воздушного винта или составной части действующим требованиям к летной годности и их поддержание в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении эксплуатационного срока службы. Регистрируемые данные о поддержании летной годности. Регистрируемые данные, относящиеся к статусу летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части.

**Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию (organization's procedures manual)** - документ, утвержденный руководителем организации по техническому обслуживанию и содержащий подробную информацию о структуре организации по техническому обслуживанию и обязанностях ее руководства, сфере выполняемых работ, производственной базе, процедурах технического обслуживания и системах обеспечения качества или инспекционных проверок.

**Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания**

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта.

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

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

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

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

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

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


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

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

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

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

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

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

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

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

**Типовой минимальный перечень оборудования (Master minimum equipment** перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа ВС, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В перечне могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила.

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

**Указания по поддержанию летной годности (Instructions for continuing** совокупность технических данных и указаний по планированию и выполнению ТО, разработанных держателем утверждения конструкции авиационного изделия в соответствии с его сертификационным базисом. Указания по поддержанию летной годности предоставляют необходимую информацию эксплуатанту для разработки собственной программы ТО, а также утвержденной организации по ТО для установления технологии работ.

**Утвержденная организация по техническому обслуживанию (Approved** организация, утвержденная Договаривающимся государством в соответствии с требованиями главы 6 "Утверждение организации по техническому обслуживанию" части II Приложения 8 для выполнения технического обслуживания воздушных судов, двигателей, воздушных винтов и соответствующих частей и работающая под контролем органа, утвержденного этим<sup>1</sup> государством.


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

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


	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

### 0.11 Сокращение

Термин	Определение
<b>ОГА</b>	ОГА Орган гражданской авиации (Civil aviation authority)
<b>ВСУ</b>	Вспомогательная силовая установка (Auxiliary power unit)
<b>ДСТ</b>	Дополнительный сертификат типа (Supplemental type certificate)
<b>ЛР</b>	Летное руководство воздушного судна (Aircraft flight manual)
<b>СЛГ</b>	Сертификат летной годности (Certificate of Airworthiness)
<b>КГ</b>	Килограмм (Kilogram)
<b>СТ</b>	Сертификат типа (Type certificate)
<b>УПЛГ</b>	Указания по поддержанию летной годности (Instructions for continuing airworthiness)
<b>ЦТ</b>	Центр тяжести/центр массы (Centre of gravity)
<b>AD</b>	Директива по летной годности (Airworthiness directive)
<b>AED</b>	Инженерный департамент ВГА (Airworthiness engineering division)
<b>AID</b>	Департамент инспекции ВГА (Airworthiness inspection division)
<b>ALI</b>	Ограничения летной годности (Airworthiness limitation items)
<b>АМО</b>	Утвержденная организация по техническому обслуживанию (Approved m
<b>COR</b>	Свидетельство о регистрации (регистрационное удостоверение) (Certificate o
<b>CDL</b>	Перечень отклонений от конфигурации (Configuration deviation list)
<b>CMR</b>	Сертификационные требования к техническому обслуживанию (Certification maintenance requirements)
<b>EAMR</b>	Электронные регистрируемые данные о техническом обслуживании воздушного судна (Electronic aircraft maintenance records)
<b>EDTO</b>	Полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (Extended diversion time operations)
<b>ETOPS</b>	Полеты на увеличенную дальность самолетов с двумя двигателями (Extended range twin engine operations)
<b>LoV</b>	Срок действия доказательной документации (Limit of validity)
<b>MEL</b>	Минимальный перечень оборудования (Minimum equipment list)
<b>MMEL</b>	Типовой минимальный перечень оборудования (Master minimum equipment list)
<b>MCAI</b>	Обязательная информация о сохранении летной годности (Mandatory continuing airworthiness information)
<b>MCM</b>	Руководство по регулированию технического обслуживания (Maintenance control manual)
<b>МОРМ</b>	Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию (Maintenance organization's procedures manual)

 <b>ГАГА</b> Государственное Агентство Гражданской Авиации Республики Каракумы	<b>Процедура поддержания летной          годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

<b>MRB</b>	Совет по вопросам технического обслуживания (Maintenance review board)
<b>MSG</b>	Рабочая группа по вопросам управления техническим обслуживанием (Maintenance steering group)
<b>MTOM</b>	Максимальная сертифицированная взлетная масса (Maximum certificated take-off mass)
<b>OEM</b>	Фирма-изготовитель комплектного оборудования (Original equipment manufacturer)
<b>RVSM</b>	Сокращенный минимум вертикального эшелонирования (Reduced vertical separation minima)
<b>SB</b>	Эксплуатационный бюллетень (Service bulletin)
<b>SDR</b>	Информация об эксплуатационных недостатках (Service difficulty report)
<b>SIP</b>	Программа сохранения целостности конструкции (Structural integrity programme)
<b>TBO</b>	Периодичность планового вида КВР (Time between overhauls)
<b>TCB</b>	Совет по сертификации типовой конструкции (Type certification board)
<b>TSN</b>	Наработка с начала эксплуатации (Time since new)
<b>TSO</b>	Наработка после последнего планового вида КВР (Time since overhaul)


	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	0
		Редакция	02

### 0.12 Перечень действующих страниц и регистрация ревизий

Номер раздела	Номер страницы	Номер ревизии	Действует с:
Раздел 0	1	00	17.02.2025
Раздел 0	2	00	17.02.2025
Раздел 0	3	00	17.02.2025
Раздел 0	4	00	17.02.2025
Раздел 0	5	00	17.02.2025
Раздел 0	6	00	17.02.2025
Раздел 0	7	00	17.02.2025
Раздел 0	8	00	17.02.2025
Раздел 0	9	00	17.02.2025
Раздел 0	10	00	17.02.2025
Раздел 0	11	00	17.02.2025
Раздел 0	12	00	17.02.2025
Раздел 0	13	00	17.02.2025
Раздел 0	14	00	17.02.2025
Раздел 0	15	00	17.02.2025
Раздел 0	16	00	17.02.2025
Раздел 1	17	00	17.02.2025
Раздел 1	18	00	17.02.2025
Раздел 2 3	19	00	17.02.2025
Раздел 4 5	20	00	17.02.2025
Раздел 6	21	00	17.02.2025
Раздел 6	22	00	17.02.2025
Раздел 6	23	00	17.02.2025
Раздел 7	24	00	17.02.2025
Раздел 7	25	00	17.02.2025
Раздел 8	26	00	17.02.2025
Раздел 8	27	00	17.02.2025
Раздел 8	28	00	17.02.2025
Раздел 8	29	00	17.02.2025
Раздел 8	30	00	17.02.2025
Раздел 8	31	00	17.02.2025
Раздел 8	32	00	17.02.2025





	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	1
		Редакция	02

## Раздел 1. Обмен информацией о поддержании лётной годности и ее использование

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

Рекомендации (Информация), выпущенная организацией - разработчиком типовой конструкции (например, SB), и информация, которой государством разработчика был придан статус обязательной (например, AD), подлежит передаче всем эксплуатантам и ОГА для принятия ими соответствующих действий.

В Авиационных Правилах КР - 8 (Летная годность ВС) включены соответствующие требования по обмену информацией о сохранении летной годности и ее правильное использование. В данной части Процедур представлен инструктивный материал, касающийся указанных требований в отношении ОГА КР, как представителя договаривающего государства.

### 1.2 Обязанности ОГА

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

а) в том случае, когда воздушное судно определенного типа впервые заносится в Реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики и выдается сертификат летной годности, Орган гражданской авиации обеспечивает уведомление государства разработчика о том, что данное воздушное судно занесено в Реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики;

б) по получении от государства разработчика обязательную информацию по поддержанию летной годности (МСАИ) ОГА оценивает полученную информацию и предпринимает соответствующие действия;

в) обеспечивает передачу государству разработчика всей МСАИ, подготовленной ОГА в отношении данного типа ВС;

г) обеспечивает наличие системы, в рамках которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые оказывают или могут оказывать отрицательное влияние на поддержание летной годности самолетов и вертолетов, МТOW которых превышает соответственно 5700 и 3175 кг, передается организации, ответственной за типовую конструкцию этого ВС;

д) ОГА в отношении самолетов и вертолетов с МТOW соответственно более 5700 и 3175 кг устанавливает вид эксплуатационной информации, которая должна передаваться эксплуатантами, организациями по ТО в отдел поддержания летной годности ОГА, устанавливает также процедуры передачи такой информации;

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	1
		Редакция	02

### 1.3 Обязанности эксплуатанта


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

а) эксплуатант самолета с МТОМ более 5700 кг и вертолета с МТОМ более 3175 кг контролирует, обобщает и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную ОГА;

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

### 1.4. Уведомление государства разработчика

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

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	2-3
		Редакция	02

## Раздел 2. Действия ОГА при получении обязательной информации о поддержании летной годности

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

С  
А  
I

берутся с официальных веб-сайтов FAA и EASA: <http://faa.gov/http://ad.easa.europa.eu/>, либо непосредственно на сайтах разработчика, а при этом для выполнения работ по официальной MCAI эксплуатанты могут использовать все ресурсы ОГА (СВ/АД), ввиду того, что информация разработчиком является информацией государственного разработчика, который был внесен в Реестр Гражданских ВС КР для последующего контроля их выполнения. Вся соответствующая MCAI подлежит учету в регистрируемых данных о ТО, и все связанные с ней регистрируемые данные о ТО должны храниться так, чтобы было обеспечено их представление по запросу ОГА. Если эксплуатант хочет выполнить требования MCAI альтернативным способом или продлить срок их выполнения, то для получения разрешения ОГА ему должен быть направлен письменный запрос эксплуатанта и получен письменный ответ ОГА. В частности, в случае обязательной информации, выпущенной государством разработчика и принятой ОГА.

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

## Раздел 3. Передача государству разработчика обязательной информации о поддержании летной годности, выпущенной ОГА

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

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	4-5
		Редакция	02

#### **Раздел 4. Передача информации об отказах, неисправностях, дефектах и других событиях организации, ответственной за типовую конструкцию**

4.1 ОГА требует от эксплуатантов зарегистрированных в Кыргызстане ВС, чтобы они направляли информацию об отказах, неисправностях, дефектах и других событиях, влияющих на безопасность полетов в Отдел поддержания летной годности ОГА и организацию, ответственную за типовую конструкцию рассматриваемого ВС.

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

#### **Раздел 5. Информация, подлежащая передаче ОГА**

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

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	6
		Редакция	02

## Раздел 6. Система информации об эксплуатационных недостатках

### 6.1 Общие положения

.1.1 Система информации об эксплуатационных недостатках (SDR/ Service Difficulty Report) призвана поддержать ОГА в осуществлении его мандата на достижение **приемлемого уровня безопасности полетов**;

б) выявления тенденций (а не отдельных случаев);

в) предоставления ОГА необходимых инструментов для выполнения его обязанностей в отношении информации о поддержании летной годности.

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

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

### 6.2 Источники информации для сообщений об эксплуатационных недостатках

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

### 6.3 Указания по представлению информации

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

*Карта сообщения об эксплуатационных неисправностях, документ под номером SCAA-AIR-FRM-50 необходимо скачать с сайта ГАГА КР при КМ КР [www.caa.kg](http://www.caa.kg) в разделе поддержания летной годности.*

*Инструкция по сертификации и надзору за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики в области системы управления*



	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	6
		Редакция	02

безопасностью полетов, документ под номером SCAA-OPS-GM-38 необходимо скачать с сайта ГАГА КР при КМ КР [www.caa.kg](http://www.caa.kg) в разделе OPS.


.3.2 Каждый эксплуатант должен сообщать о любых происшедшем или выявленном отказе, неисправности или дефекте, связанных, по крайней мере, со следующими причинами, обстоятельством с указанием, была ли установлена и работала ли должным образом система сигнализации о пожаре;

- б) ложной сигнализацией о пожаре во время полета;
  - в) повреждением в полете двигателя, прилегающей к нему конструкции, оборудования или агрегатов, вызванным воздействием газовой струи двигателя;
  - г) появлением в кабине экипажа или пассажирском салоне запаха гари, скопления или циркуляции дыма, пара, токсичных или нетоксичных испарений, вызванных неисправностью одного или нескольких агрегатов во время полета ВС;
  - д) самопроизвольным выключением двигателя в полете;
  - е) выключением двигателя в полете, когда имеет место внешнее повреждение двигателя или конструкции ВС;
  - ж) выключением двигателя в полете из-за попадания посторонних предметов или обледенения;
  - з) выключением в полете более чем одного двигателя;
  - и) неисправностью системы флюгирования воздушного винта или неспособностью этой системы контролировать превышение числа оборотов в полете;
  - к) недостатками в системе подачи топлива или опасной утечкой топлива в топливной системе или системе слива топлива во время полета;
  - л) выпуском или уборкой шасси, либо открытием или закрытием створок шасси во время полета;
  - м) потерей тормозного усилия при движении ВС на земле, вызванной неисправными агрегатами системы торможения;
  - н) необходимостью крупного ремонта конструкции планера ВС; рещинами, постоянной деформацией или коррозией конструкции планера ВС, превышающими максимально допустимый для разработчика (изготовителя) уровень; варийными действиями экипажа во время полета (за исключением выключения двигателя), вызванными неисправными агрегатами или системами ВС;
- любым прерыванием полета, неплановой заменой ВС на маршруте, или неплановой посадкой на маршруте, или изменением плана полета, вызванными известными или подозреваемыми механическими повреждениями или отказами;
- ислом досрочно снятых из-за неисправности, отказа или дефекта двигателей с указанием их типа, модели и типа ВС, на котором они были установлены;
- ислом флюгирований воздушного винта в полете с указанием типов воздушного винта, двигателя и ВС, на которых он был установлен;

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

#### 6.4. Срочные отчеты

Ревизия:00	17.02.2025	Страница: 22
------------	------------	--------------

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	6
		Редакция	02

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

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

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

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

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

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	7
		Редакция	02

## Раздел 7. Обязательная информация о поддержании летной годности

### 7.1 Общие положения

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

7.1.2. AD обычно делятся на две категории:

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

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


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

### 7.2 Обязанности в отношении МСАИ

#### 7.2.1 Обязанности эксплуатанта

Способ выполнения эксплуатантом требований МСАИ, выпущенной ОГА, зависит от условий, на которых он арендует, фрахтует или иным образом осуществляет контроль

Ревизия:00	17.02.2025	Страница: 24
------------	------------	--------------

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	7
		Редакция	02

над ВС. Эксплуатант может договориться с владельцем ВС о том, чтобы последний выполнял все действия, обусловленные МСАИ, или эксплуатант может сам выполнять эти действия.

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

### 7.2.2 Роль владельца ВС

.2.2.1. Владелец не должен использовать свое ВС или сознательно допускать его использование с нарушением условий выпущенной к рассматриваемому моменту времени МСАИ. Если владелец ВС сдает его в аренду или разрешает использовать его другому лицу, то владелец должен принять эффективные меры для того, чтобы обеспечить своевременное выполнение требований МСАИ. Владельцу не следует полагать, что другие автоматически возьмут на себя обязанности, связанные с технической эксплуатацией. В зависимости от обстоятельств ситуация может потребовать заключения письменного или устного соглашения. При этом, однако, не должно быть сомнений относительно того, кто возьмет на себя ответственность в отношении выполнения требований МСАИ.

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

Следует отметить, что роль владельца ВС по организации работ по ТО по выполнению требований МСАИ. Инженерные службы эксплуатанта и организаций по ТО несут ответственность в отношении конкретной работы, на выполнение которой с ними был заключен договор или сделан запрос. Обязанность обеспечить соответствие требованиям МСАИ остается за эксплуатантом.

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	8
		Редакция	02

## Раздел 8. Подлинность и работоспособность составных частей воздушного судна

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

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

### 8.2. Утвержденные СЧ

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

*Примечание. СЧ, утвержденные в соответствии с положениями п. 10.2.1, разрешается устанавливать на конкретном ВС только в том случае, если они также соответствуют утвержденным конструкторским данным конкретного экземпляра ВС, на котором они должны устанавливаться. Например, кресло, спроектированное и утвержденное в расчете на продольную перегрузку 9 g, не разрешается устанавливать на ВС, для которого требуется кресло, прошедшее динамические испытания на 16 g.*

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

### 8.3. Неутвержденные составные части

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

а) СЧ, поставленные непосредственно их пользователю субподрядчиком, не наделенным правом такой поставки держателем сертификата типа и государством-изготовителем;

б) СЧ, прошедшие ТО или ремонт и допущенные к дальнейшей эксплуатации физическим лицом или организацией, не имеющими на это разрешения;

в) СЧ, ТО или ремонт которых проводились не в соответствии с требованиями распространяющихся на них утвержденных документации и данных;

г) СЧ, достигшие ограничения срока их эксплуатации, включая, когда это применимо, какой-либо срок хранения.



	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	8
		Редакция	02

#### 8.4. Сопроводительная документация

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

9.4.2 Такие документы должны содержать информацию, отражающую:

- а) полномочия на ее выпуск;
- б) идентификационное обозначение (номер) для обеспечения прослеживаемости;
- в) название, адрес и номер утверждающего документа выпускающей организации;
- г) номер заказа, договора или счета-фактуры;
- д) количество, описание, обозначение СЧ и, когда это применимо, заводской номер СЧ;
- е) соответствующую информацию относительно каких-либо ограничений срока эксплуатации, включая регистрируемые данные об истории эксплуатации;
- ж) подпись и номер удостоверения лица, выпускающего документ;
- з) указание о том, является ли СЧ новой или бывшей в употреблении.

#### 8.5 Меры предосторожности против случайной приемки неутвержденных СЧ

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

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

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

8.5.3 Организации, в частности утвержденные организации по ТО и эксплуатанты, должны ввести процедуры, позволяющие убедиться, что весь персонал,

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	8
		Редакция	02

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

### **8.6 Информирование о неутвержденных СЧ**

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

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

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

8.6.4 Некоторые сообщения о подозрительных неутвержденных СЧ в конечном счете окажутся ложными по мере поступления дополнительной информации в виде сопроводительной документации. Эффективная система представления информации должна предусматривать такие ложные сигналы и затрачиваемые на них усилия, исходя из понимания того, что препятствование им может в итоге привести к утрате достоверного сообщения.

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

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	8
		Редакция	02

или часть гораздо более общей системы сбора информации об эксплуатационных событиях.

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

### 8.7 Держатели складов и розничные торговцы СЧ

8.7.1 Признано, что организации-держатели складов и розничные торговцы оказывают большое влияние на предупреждение использования неутвержденных СЧ. Такие организации играют признанную коммерческую

роль в складировании запасов или получении СЧ, часто в короткий срок по первому требованию. Службы логистики авиакомпаний имеют списки утвержденных поставщиков, которые проходят серьезный отбор системы качества по наличию Сертификата ASA 100 (Aviation Suppliers Association), соответствию требованиям ISO 9001 и т. д.

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

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

### 8.8 Составные части, снятые с более не эксплуатируемых ВС

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

Для того чтобы выяснить предшествующую историю ТО и статус выполнения MSAI, модификаций и ремонтов, демонтируемых СЧ, до постановки ВС на хранение потребуется исследовать регистрируемые данные этого ВС и его СЧ. При принятии решения о работоспособности демонтируемых СЧ также подлежат рассмотрению какие-либо необычные события, имевшие место непосредственно перед постановкой на хранение. В частности, грубые повреждения или признаки коррозии. ВС должен планироваться и контролироваться, аналогично практике, принятой при обычном выполнении работ по ТО на эксплуатируемом ВС. При выполнении данной процедуры, необходимо, в частности, учитывать следующие аспекты:

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	8
		Редакция	02

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

8.8.4 Оценку состояния и, в конечном счете, допуск к эксплуатации, каждой снятой СЧ необходимо производить в должным образом утвержденной организации. Объем работ, который необходимо выполнить для допуска эксплуатации СЧ, может, в зависимости от упомянутых в п. 10.8.1 факторов, колебаться от простого внешнего визуального осмотра до полной переборки.

## **8.9 Составные части, снятые с ВС, потерпевших авиационное происшествие**

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

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

8.9.3 В частности, если ударная нагрузка достаточна для того, чтобы была превышена расчетная прочность какой-либо СЧ, то вероятно сохранение остаточных напряжений, которые могут снизить фактическую прочность элемента или иным образом ухудшить его функции. Нагрузки, превышающие указанную, могут вызвать трещину элемента, что может оказаться даже более опасным. Кроме того, снижение прочности может быть вызвано изменением характеристик материала вследствие перегрева при пожаре. В связи с этим чрезвычайно важно установить отсутствие трещин, деформации или перегрева изделия. Если не известны точные первоначальные размеры,

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	8
		Редакция	02

то может быть затруднительно оценить степень деформации, в этом случае единственный возможный вариант заключается в отбраковке данного изделия. Любое предположение о перегреве должно стать основанием для проведения лабораторных исследований по выявлению существенных изменений свойств материала.

## **8.10. Утилизация негодных СЧ**


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

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

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

8.10.3 Предназначенные к списанию СЧ должны всегда отделяться от работоспособных СЧ и при окончательной утилизации должны разрушаться, либо на них должна наноситься четкая и не удаляемая маркировка. Это надо осуществлять таким образом, чтобы данные СЧ стали непригодны к использованию по их первоначальному целевому назначению, при этом также должна исключаться возможность их восстановления или маскировки с целью придания им работоспособного внешнего вида.

8.10.4. В случае, когда предназначенные к списанию СЧ передаются для законного применения, не связанного с выполнением полетов, например, для использования при обучении в качестве учебных пособий, для исследований и разработок либо для использования не в авиации, разрушение зачастую является

	<b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b>	Документ №	SCAA-AIR-PRC-20
		Раздел	8
		Редакция	02

неуместным. В таких случаях указанные СЧ должны иметь постоянную маркировку, которая указывает, что они неработоспособны; в противном случае можно удалить первоначальное обозначение СЧ или заводскую маркировочную табличку либо вести документальный учет передачи таких СЧ.