



БҮЙРУК  
ПРИКАЗ

2026-ж. 09-декабрь № 04-Ч

Бишкек ш.  
г.Бишкек

**Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу  
Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2025-жылдын 26-  
июнундагы № 04-174 “Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо  
боюнча жол-жоболорун” бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө”  
буйругуна өзгөртүүлөрдү киргизүү тууралуу**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинете караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин (мындан ары - Мамлекеттик агенттик) 2025-жылдын 26-майындагы № 12-108 «Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин документтерин англис тилине которуу жана актуалдаштыруу жөнүндө» буйругуна ылайык эл аралык уюмдар менен өз ара аракеттенүүнүн натыйжалуулугун жогорулатуу, эл аралык аудиторлор жана өнөктөштөр үчүн документтердин жеткиликтүүлүгүн жогорулатуу жана кабыл алууну жөнөкөйлөтүү максатында, **буйрук қылам:**

1. Мамлекеттик агенттиктин 26.06.2025-жылдагы № 04-174 “Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо боюнча жол-жобосун” бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө” (мындан ары - Жол-жоболор) буйругуна төмөнкүдөй өзгөртүүлөр киргизилсін:

– жогоруда көрсөтүлгөн буйруктурн тиркемесиндеги Жол-жоболордун учурдагы барактардын тизмесине жана ревизияларды каттоосуна ылайык айрым барактардын ревизиясы бекитилсін.

2. Бул буйрук менен бекитилген өзгөртүүлөр көл коюлган күндөн тартып күчүнө кирет жана Жол-жоболордун ажырагыс бөлүгү болуп саналат деп белгиленсін.

3. Мамлекеттик агенттиктин Учууга жарактуулугун колдоо башкармалыгы бул Жол-жоболорду аткарууга кабыл алсын.

4. Бул буйруктурн аткарылышын көзөмөлдөөнү өзүмө калтырам.

**О внесении изменений в приказ Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров № 04-174 от 26.06.2025г.  
«Об утверждении и введении в действие «Процедуры поддержания лётной годности воздушного судна»**

На основании приказа Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (далее – Государственное агентство) №12-108 от 26.05.2025г. «О переводе на английский язык и актуализации документов Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики в рамках подготовки к международным аудитам», а также в целях повышения эффективности взаимодействия с международными организациями, повышения доступности и упрощения восприятия внутренней документации для международных аудиторов и партнеров, **приказываю:**

1. Внести в приказ Государственного агентства № 04-174 от 26.06.2025 года «Об утверждении «Процедуры поддержания лётной годности воздушного судна» (далее - Процедуры) следующие изменения:
  - в приложении к настоящему приказу утвердить ревизию отдельных страниц Процедуры в соответствии с Перечнем действующих страниц и регистрацией ревизий.
2. Установить, что утвержденные настоящим приказом изменения вводятся в действие с даты подписания и являются неотъемлемой частью Процедуры.
3. Управлению поддержания лётной годности Государственного агентства принять к исполнению данную Процедуру.
4. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Директор



Д.К. Бостонов

|   |  |                          |                 |
|---|--|--------------------------|-----------------|
|  <p><b>ГАГА</b><br/>Государственное Агентство<br/>по гражданской авиации<br/>Кыргызской Республики</p> | <p><b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b></p> <p><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b></p> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |  | Раздел<br>Chapter        | 0               |
|   |  | Редакция<br>Edition      | 02              |

«APPROVED»

By order of the State Agency  
for Civil Aviation under the  
Cabinet of Ministers  
of the Kyrgyz Republic  
dated «09» *июня* 2026.

No 04-у



«УТВЕРЖДЕНО»

Приказом Государственного агентства  
гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики  
от «09» *июня* 2026 года.

No 04-у



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

**Aircraft Continuing Airworthiness Procedure**

Бишкек



БҮЙРУК  
ПРИКАЗ

2025-жылдын 26-майындагы № 04-174

Бишкек ш.  
г.Бишкек

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

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин (мындан ары - Мамлекеттик агенттик) 2025-жылдын 26-майындагы № 12-108 «Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин документтерин англис тилине которуу жана актуалдаштыруу жөнүндө» буйругуна ылайык эл аралык уюмдар менен өз ара аракеттенүүнүн натыйжалуулугун жогорулатуу, эл аралык аудиторлор жана өнөктөштөр үчүн документтердин жеткиликтүүлүгүн жогорулатуу жана кабыл алууну жөнөкөйлөтүү максатында, **буйрук қылам:**

1. Бул буйруктун тиркемесине ылайык “Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо боюнча жол-жобосу” бекитилсін жана күчүнө киргизилсін.
2. Аталган Жол-жобо ушул буйрукка кол коюлган учурдан тартып күчүнө кирсін.
3. Мамлекеттик агенттиктин Учууга жарактуулугун колдоо башкармалыгы бул Жол-жобону аткарууга кабыл алсын.
4. Мамлекеттик агенттиктин иш катчысы М.Т. Тыналиева ушул буйрукту жана жаңы тиркемесин бардык тиешелүү бөлүмдөргө жеткирсін.
5. Мамлекеттик агенттиктин 17.02.2025-ж. № 111 “Аба кемесинин учуу жарактуулугун колдоо боюнча жол-жобосун бекитүү жана күчүнө киргизүү жөнүндө” буйругу күчүн жоготту деп табылсын.
6. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөөнү өзүмө калтырам.

---

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

На основании приказа Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (далее – Государственное агентство) №12-108 от 26.05.2025г. «О переводе на английский язык и актуализации документов Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики в рамках подготовки к международным аудитам», а также в целях повышения эффективности взаимодействия с международными организациями, повышения доступности и упрощения восприятия внутренней документации для международных аудиторов и партнеров, **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие «Процедуру поддержания лётной годности воздушного судна» согласно приложению данного приказа.
2. Ввести в действие указанную Процедуру с момента подписания настоящего приказа.
3. Управлению поддержания лётной годности Государственного агентства принять к исполнению данную Процедуру.
4. Делопроизводителю Государственного агентства М.Т. Тыналиевой довести настоящий приказ и новое приложение до сведения всех соответствующих отделов.
5. Признать утратившим силу приказ Государственного агентства № 111 от 17.02.2025г. «Об утверждении и введении в действие «Процедуры поддержания лётной годности воздушного судна»
6. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Директордун орун басары

К.Т. Төлөгөнов

**Визалар:**

УЖКБнун башчысынын  
милдетин убактылуу аткаруучу

Т.М. Туралиев

СМжУКБСБнун башчысы

Н.Т. Турумбеков

УКБнун башчысы

Б.А. Джумалиев

|  |   |                          |                        |
|--|---|--------------------------|------------------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственная Агенция<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | <b>SCAA-AIR-PRC-20</b> |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 0                      |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02                     |

## Раздел 0. Общие положения

## Chapter 0. General provisions

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 изложенной в 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:

a) указания по поддержанию летной годности, которые обеспечивают необходимый доступ для проведения проверок и осмотров и позволяют использовать установленные методы эксплуатации и технологии выполнения ТО;

b) 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;

c) 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;

d) 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;

1. Continuing Airworthiness encompasses all processes by which it is ensured that all aircraft meet the airworthiness requirements specified in the Certification Basis (CB) of the type design or imposed as part of the requirements CAA and are maintained in the condition necessary for safe flight operations throughout the service life of the aircraft or its components.

2. Continuing airworthiness maintenance, including:

a) continuing airworthiness instructions that provide the necessary access for inspections and examinations and allow the use of established operating methods and maintenance technologies;

b) the preparation by the organization developing the type design of the technical requirements, methods and technologies necessary to perform the designated airworthiness maintenance activities for that aircraft and the publication of this information in a format that can be readily adapted for use by the operator;

c) acceptance by the operator, as part of its maintenance program, of the work required for the maintenance of the aircraft, using the information provided by the organization developing the type design in respect of the technical requirements, methods and technologies necessary for the performance of the assigned to work airworthiness of the aircraft;

d) provision of information on failures, malfunctions and defects and other essential information on maintenance by the maintenance design in accordance with the requirements of the CAA organization to the organization - developer of the standard;

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

- е) 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 анализа;
- ф) рассмотрение эксплуатантом или ОГА информации, представленной организацией - разработчиком типовой конструкции, и осуществление необходимых, по их мнению, действий в связи с этой информацией;
- г) 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;
- х) 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;
- с) программу оценки SB и обязательных модификаций;
- д) оценку ремонтов в отношении допустимой повреждаемости; и/или;
- е) оценку обширных усталостных повреждений (WFD).
- е) analysis by the organization-developer of the type design, the State of the developer and the CAA of information on failures, malfunctions and defects, and information on flight and technical operation, as well as organization of information transfer and recommended or mandatory measures taken based on the results of such analysis other essential;
- f) Consideration by the operator or the CAA of the information provided by the organization developing the generic design and the action they consider necessary in relation to that information;
- g) acceptance and implementation by the operator of all mandatory requirements to comply with fatigue life limits and to carry out any special tests, checks or inspections required by the airworthiness requirements of the type design of the aircraft or subsequently recognized as necessary to ensure the integrity of the design;
- h) inclusion in the by the operator in his maintenance program of the works stipulated programs of additional checks and inspections of the airframe structure and subsequent SIP, taking into account the SIPs recommended for the aircraft by the organization developing the type design requirements;
- i) compliance for aircraft SIP programs
3. Depending on the design criteria for the airframe SIP for airplanes may include the following types of work:
- а) additional SIP checks and inspections
- б) corrosion prevention and control program;
- с) SB evaluation and mandatory modifications program;
- д) Evaluation of repairs with respect to allowable damage; and/or;
- е) assessment of extensive fatigue damage (WFD).

\*Примечание: Английский перевод данного документа носит информационный характер и не является официальным переводом.

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |
|  |   |                          |                 |

\*Note: The English version of this document is for informational purposes only and is not an official translation.

## 0.1. Ведомость по документу

### 0.1. Document statement

|  |  |   |
|--|--|---|
| Название документа<br>Document Title   | Процедура поддержания летной годности воздушного судна<br>Aircraft Continuing airworthiness Procedure  |   |
| Разработано<br>Developed by  | Управление поддержания летной годности<br>Airworthiness Department   |   |
| Разработчик<br>Developer   | Управление поддержания летной годности<br>Airworthiness Department   |   |
| Введено в действие<br>Enacted by   | впервые<br><input type="checkbox"/> Initial Issue  | ревизия<br><input checked="" type="checkbox"/> Revision |
| Распорядительный документ<br>Directive Document                                    | Приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Об утверждении и введении в действие второй редакции «Процедуры поддержания летной годности воздушного судна»<br>№ ____ от _____ 2025 года<br>Order of the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic on Approval and of the Second Edition of Aircraft Continuing Airworthiness Procedure №____ dated _____ 2025 year |   |
| Дата введения в действие<br>Date of Entry into Force                               |  |   |
| Место хранения контрольного экземпляра<br>Location of the Master Copy              | Управление поддержания летной годности<br>Airworthiness Department   |   |
| Периодичность пересмотра<br>Review Frequency                                       | Один раз в год<br>Once a year  |   |
| Ведомость по копии документа<br>Statement on the copy of the document              |  |   |
| Статус экземпляра<br>Copy status   | Контрольный<br>Control <input type="checkbox"/>  | Рабочий<br>Worker <input type="checkbox"/>              |
| Порядковый номер<br>Serial number  |  |   |
| Держатель экземпляра<br>Copy holder  |  |   |
| Ответственный за ведение экземпляра<br>Person Responsible for Maintaining the Copy |  |   |

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

## 0.2. Содержание

### 0.2. Table of Contents

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Раздел 0. Общие положения .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>Chapter 0. General provisions .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>0.1. Ведомость по документу .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>0.1. Document statement .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>0.2 Содержание .....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>0.2 Table of Contents .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>0.3 Перечень владельцев документа .....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>0.3 Distribution List .....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>0.4 Ответственное подразделение за внесение изменений и дополнений .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>0.4 Responsible unit for making amendments and additions .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>0.5 Актуальность страниц .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>0.5 Currency of Pages .....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>0.6 Изменения и дополнения .....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>0.6 Amendments and additions .....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>0.7 Область действия .....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>0.7 Scope .....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>0.8 Связанные документы .....</b>   | <b>9</b>  |
| <b>0.8 Related documents .....</b>   | <b>9</b>  |
| <b>0.9 Нормативные ссылки .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>0.9 Normative References .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>0.10 Термины и определения .....</b>  | <b>10</b> |
| <b>0.10 Terms and definitions .....</b>  | <b>10</b> |
| <b>0.11 Сокращение .....</b>   | <b>19</b> |
| <b>0.11 Abbreviation .....</b>   | <b>19</b> |
| <b>0.12 Перечень действующих страниц .....</b>   | <b>21</b> |
| <b>0.12 List of effective pages .....</b>  | <b>21</b> |
| <b>0.13 Лист регистрации проверок, изменений и дополнений .....</b>  | <b>23</b> |
| <b>0.13 Sheet of registration of inspections, amendments and additions .....</b>   | <b>23</b> |
| <b>Раздел 1. Обмен информацией о поддержании лётной годности и ее использование .....</b>  | <b>24</b> |
| <b>Section 1. Airworthiness information sharing and utilization .....</b>  | <b>24</b> |
| <b>1.2 Обязанности ОГА .....</b>   | <b>24</b> |
| <b>1.2 Responsibilities CAA .....</b>  | <b>24</b> |
| <b>1.3 Обязанности эксплуатанта .....</b>  | <b>26</b> |
| <b>1.3 Duties of the operator .....</b>  | <b>26</b> |
| <b>1.4. Уведомление государства разработчика .....</b>   | <b>26</b> |
| <b>1.4. Notification of the State of the developer .....</b>   | <b>26</b> |
| <b>Раздел 2. Действия ОГА при получении обязательной информации о поддержании летной годности .....</b>                            | <b>28</b> |
| <b>Section 2 Actions of the CAA upon receipt of mandatory information on airworthiness maintenance .....</b>                       | <b>28</b> |
| <b>Раздел 3. Передача государству разработчика обязательной информации о поддержании летной годности, выпущенной ОГА .....</b>     | <b>30</b> |
| <b>Section 3. Transmittal of mandatory information to the state developer on airworthiness maintenance issued by the CAA .....</b> | <b>30</b> |

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

|  |    |
|--|----|
| Раздел 4. Передача информации об отказах, неисправностях, дефектах и других событиях организации, ответственной за типовую конструкцию .....         | 31 |
| Section 4: Transmission of information on failures, malfunctions, defects and other events to the organization responsible for the type design ..... | 31 |
| Раздел 5. Информация, подлежащая передаче ОГА .....  | 32 |
| Section 5: Information to be transmitted to CAA.....   | 32 |
| Раздел 6. Система информации об эксплуатационных недостатках .....   | 33 |
| Section 6. Information System on Operational deficiencies.....   | 33 |
| 6.1 Общие положения .....  | 33 |
| 6.1 General provisions .....   | 33 |
| 6.2 Источники информации для сообщений об эксплуатационных недостатках .....   | 33 |
| 6.2 Sources of information for reporting operational deficiencies .....  | 33 |
| 6.3 Указания по представлению информации.....  | 34 |
| 6.3 Guidelines for submitting information .....  | 34 |
| 6.4. Срочные отчеты .....  | 36 |
| 6.4. Urgent reports .....  | 36 |
| Раздел 7. Обязательная информация о поддержании летной годности .....  | 38 |
| Section 7. Mandatory Information on Maintenance of Airworthiness .....   | 38 |
| 7.1 Общие положения .....  | 38 |
| 7.1 General provisions .....   | 38 |
| 7.2 Обязанности в отношении МСАИ.....  | 39 |
| 7.2 Responsibilities for MCAI.....   | 39 |
| Раздел 8. Подлинность и работоспособность составных частей воздушного судно .....  | 41 |
| Section 8. Authenticity and operability of air component parts vessel .....  | 41 |
| 8.2. Утвержденные СЧ.....  | 41 |
| 8.2. Approved PM .....   | 41 |
| 8.3 Неутверженные составные части .....  | 42 |
| 8.3 Unapproved constituent parts.....  | 42 |
| 8.4 Сопроводительная документация .....  | 42 |
| 8.4 Supporting documentation.....  | 42 |
| 8.5 Меры предосторожности против случайной приемки неутверженных СЧ .....  | 46 |
| 8.5 Precautions against accidental acceptance of unapproved CPs .....  | 46 |
| 8.6 Информирование о неутверженных СЧ .....  | 47 |
| 8.6 Informing about unapproved PMs .....   | 47 |
| 8.7 Держатели складов и розничные торговцы СЧ.....   | 49 |
| 8.7 Warehouse holders and retailer's CH.....   | 49 |
| 8.8 Составные части, снятые с более не эксплуатируемых ВС.....   | 50 |
| 8.8 Component parts removed from aircraft no longer in service .....   | 50 |
| 8.9 Составные части, снятые с ВС, потерпевших авиационное происшествие.....  | 51 |
| 8.9 Component parts removed from aircraft involved in an aircraft accident .....   | 51 |
| 8.10. Утилизация негодных СЧ .....   | 53 |
| 8.10. Disposal of unusable CP .....  | 53 |

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

### 0.3. Перечень владельцев документа

### 0.3. Distribution List

| Регистрационный номер экземпляра<br>Copy registration | Статус<br>Status           | Формат<br>Format                                   | Владелец экземпляра<br>Owner copies  | Дата получения<br>Date of receipt | Подпись<br>Signature |
|---|----------------------------|--|--|-----------------------------------|----------------------|
| 1   | Контрольный<br>Master copy | Бумажный /<br>Электронный<br>Paper /<br>electronic | Управление<br>поддержания летной<br>годности<br>Airworthiness<br>Department                |                                   |                      |
| 2   | Контрольный<br>Master copy | Бумажный /<br>Электронный<br>Paper /<br>electronic | Канцелярия<br>Chancellery  |                                   |                      |
| 3   | Копия<br>Master copy       | Электронный<br>Electronic                          | Отдел мониторинга<br>соответствия и<br>безопасности<br>Compliance and<br>Safety Department |                                   |                      |

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

### 0.4. Responsible unit for making amendments and additions

Управление поддержания летной годности Airworthiness Department is responsible for является ответственным за внесение изменений и amending and supplementing this Procedure. дополнений в настоящую Процедуру.

#### Контактная информация:

Телефон/факс: +996312251571

Электронная почта: [airworthiness@caa.kg](mailto:airworthiness@caa.kg)

#### Contact information:

Phone / Fax: +996312251571

Email: [airworthiness@caa.kg](mailto:airworthiness@caa.kg)

### 0.5. Актуальность страниц

### 0.5. Currency of Pages

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

All valid pages of the document must have indicated in the **List of Effective Pages** with the page number, revision number and effective date. If the page number, revision number or effective date do not correspond to the data

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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.

indicated in the **List of Effective Pages**, such pages shall be considered invalid, shall be used and shall not be immediately removed from the document.

## 0.6. Изменения и дополнения

### 0.6. Amendments and additions

Изменения и дополнения в настоящую Процедуру вносятся в случае:

This Procedure shall be amended and supplemented in the case of:

Внесения изменений в нормативные документы Органа гражданской авиации;

Amendments to the Civil aviation authority documents;

Совершенствования производственных процессов;

Improvements in production processes;

Результатов проведенных инспекций и аудитов;

Results of inspections and conducted audits;

Расследования авиационных происшествий и инцидентов;

Investigations of aviation accidents and incidents;

Научных исследований и рекомендованной практики в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества.

Scientific research and recommended practices in the areas of flight safety, aviation safety and quality.

Правом внесения поправок, изменений и дополнений в Процедуру обладает начальник управления 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».

The Head of the Airworthiness Department. This requires the prior written submission of comments, suggestions and wishes from interested parties. All amendments received will be carefully analyzed and if necessary, has the right to amend, modify and supplement the Procedure, recorded in the **"Sheet for Record Amendments, Changes and Additions to the Document"**.

## 0.7. Область действия

### 0.7. Scope

Настоящая процедура применима ко всем воздушным судам, зарегистрированных в реестре гражданской авиации Кыргызской Республики и в целях обеспечения соблюдения к воздушным судам требований летней годности, установленными разработчиком и АПКР. Процедура определяет процессы

This procedure applies to all aircraft registered in the civil aviation register of the Kyrgyz Republic and is intended to ensure compliance with the airworthiness requirements established by the manufacturer and the AR KR. The procedure defines the processes of maintenance, inspection, modification and control, as well as the

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

технического обслуживания, инспекции, модификации и контроль, а также взаимодействие между эксплуатантами, организациями по техническому обслуживанию, обеспечивающие соответствие типовой 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;

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;

interaction between operators and maintenance organisations to ensure compliance with type designs.

**Note:** In this procedure, civil aviation documentation (hereinafter referred to as aviation documentation) means documentation related to:

Maintaining aircraft airworthiness through the organization of maintenance, scheduled inspections and repairs;

Monitoring of aircraft condition and control over compliance with technical norms and standards;

Coordinate troubleshooting and operational readiness of aircraft for flight operations;

Maintain documentation on maintenance and repair in accordance with the requirements of regulatory documents;

Certification of flight and technical personnel in accordance with national and international standards;

## 0.8. Связанные документы

### 0.8. Related documents

| Номер<br>Number | Наименование<br>Name  |
|-----------------|---|
| SCAA-QMS-STD-02 | Стандарт по разработке нормативных документов<br>Standard for the development of regulatory documents                                 |
| SCAA-AIR-LST-29 | Реестр внутренних документов управления поддержания летной годности<br>Register of internal documents of the airworthiness department |
| SCAA-AIR-FRM-95 | Форма сведений о ежемесячной наработке воздушных судов<br>Monthly aircraft operating report form                                      |

## 0.9. Нормативные ссылки

### 0.9. Normative References

Настоящая Процедура разработана с учетом This Procedure has been developed taking into



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

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

account the requirements and recommendations of the following documents, standards and recommended practices:

#### Air legislation of the Kyrgyz Republic:

Air Code of the Kyrgyz Republic dated 06.08.2015 No. 219;

Aviation Regulations of the Kyrgyz Republic - 6, 8;

#### Instructional Material:

ICAO Doc. 9760

## 0.10. Термины и определения

### 0.10. Terms and definitions

В настоящей Процедуре, применены следующие термины с соответствующими определениями.

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

**"Бесхозный" тип воздушного судна** - 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)** - любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

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

**Государство разработчика** - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

**Государство регистрации** - государство, в реестр которого занесено ВС.

**Государство эксплуатанта (State of the Operator)** - государство, в котором находится

In this Procedure, the following terms with corresponding are used definitions.

**Aeronautical product** - an aircraft, an aircraft engine, an aircraft propeller or a component part intended to be installed thereon.

**"Orphan aircraft type"** means an aircraft whose type certificate has been revoked by the State of designation and which subsequently does not have a designated State of designation in accordance with Annex 8. These aircraft do not meet the Annex 8 Standards.

**Aircraft** - Any vehicle supported in the atmosphere by its interaction with the air, excluding interaction with air reflected from the earth's surface.

**State of Manufacture** - The State having jurisdiction over the organization responsible for the final assembly of an aircraft, engine or propeller.

**State of Design** - The state having jurisdiction over the organization responsible for the design of the type.

**State of Registry** - the Registry state in whose registry the VS is registered.

**State of the Operator**: The State in which the operator's principal place of business or, if the

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственная Академия<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

**Двигательная система** - 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** - 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** - 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** - 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** - 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** - 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

operator has no such place of business, the operator's permanent place of residence is located.

**Propulsion system** - A system consisting of an engine and all other equipment used to provide the functions necessary to maintain, control, and manage the power or thrust of any one engine after it has been installed in the airframe.

**Certificate holder** - an individual or organization that in its work meets the requirements established by the state for the levels of competence and safety in the performance of aviation activities for which a license, certification, clearance and/or authorization has been issued.

**Airworthiness Directive** - a regulatory document that defines aircraft items whose condition is unsafe or in which such a condition may occur or may develop in other items of the same type design

**Exception/Exemption** - An exemption from compliance with airworthiness and environmental standard(s) based on a determination by the civil aviation authority that allowing such an exemption will not adversely affect safety.

**Type design** - A set of data and information required to determine the type of aircraft, engine or propeller for airworthiness purposes.

**Critical for extended time flights departure (EDTO - significant system)** - an aircraft , the failure or deterioration of which may seriously affect in particular the safety of extended departure time flights or the continuity of which is particularly critical for the safe flight and landing of the aircraft during extended departure time flights.

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

критическое значение для обеспечения безопасного полета и посадки самолета во время выполнения им полета с увеличенным временем ухода на запасной аэродром.

**Крупная модификация** - 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 изделий, влияющие на летную годность или характеристики, связанные с окружающей средой.

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

**Мелкая модификация** - любая модификация, не являющаяся крупной.

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

**Минимальный перечень оборудования** - 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** - 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** - обязательные требования

**Major modification** - With respect to an aeronautical product for which a type certificate has been issued, a modification to the type design which may have a major or other than minor effect on mass and alignment limitations, structural strength, propulsion system performance, flight characteristics, reliability, operational characteristics or qualities of the product affecting airworthiness or environmental performance.

**Major repair** - A repair to an aircraft item that may significantly affect structural strength, flight characteristics, engine performance, operational characteristics, and other qualities affecting airworthiness or environmental performance.

**Minor modification** - Any modification that is not a major modification.

Minor repair - Any repairs that are not major repairs.

**Minimum equipment list** - a list providing for aircraft operation in certain conditions in case of failure of a particular equipment component, which is compiled by the operator in accordance with the standard minimum equipment list for a given aircraft type or more stringent requirements.

**Modification** - A change in the design of an aircraft type, engine or propeller.

**Note.** Modification may also include performing a modification that constitutes a maintenance task due to a maintenance certificate.

**Mandatory airworthiness information** - mandatory requirements for the performance of



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

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** - 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** - 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** - 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** - документ, утвержденный руководителем организации по техническому обслуживанию и содержащий

modifications, replacement of components or inspections of aircraft and changes to operational limitations and procedures for the safe operation of aircraft. This information includes that issued by Contracting States in the form of airworthiness directives.

**Organization responsible for the type design** - An organization which holds a type certificate or equivalent document in respect of an aircraft type, engine or propeller issued by a Contracting State

**Special Failure condition** - Direct or indirect consequences for the aircraft and persons on board, directly caused or initiated by one or more failures, taking into account unfavorable operating or environmental conditions.

**Configuration deviation list** - a list compiled by the organization responsible for the type design, approved by the State of the designer, identifying all external parts of the type aircraft that may be missing at the start of the flight and containing, if necessary, any information on relevant operational limitations and changes in flight performance.

**Continuing airworthiness**, a set of measures to ensure that an aircraft, engine, propeller complies with or component part applicable airworthiness requirements and is maintained in a condition necessary for safe operation throughout its operational life. Recorded airworthiness data. Recorded data relating to the status of an aircraft, engine, propeller or component part.

**Maintenance organization's procedures manual** - is a document approved by the head of the maintenance organization and containing detailed information on the structure of the



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

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

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

**Самолет** - 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** - 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** - документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию согласно соответствующим нормам летной годности.

**Сертификат типа** - 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.

organization maintenance and the responsibilities of its management, the scope of work to be performed, the production facilities, maintenance procedures and quality assurance or inspection system

**Operator 'for s Manual Maintenance Regulation** - The operator shall ensure that can be managed in a timely and satisfactory all scheduled and manner unscheduled aircraft maintenance activities of the operator.

**Airplane** - An aircraft heavier than air, propelled by a power plant, whose lift in flight is created mainly by aerodynamic reactions on surfaces that remain stationary under given flight conditions

**Airplane system** A system includes all items of aircraft equipment required to perform a specific primary function. This includes both equipment specifically designed to perform the in question function and associated basic aircraft equipment, such as the power supply to operate the equipment. The engine is not considered an aircraft system.

**Maintenance release** - a document containing information confirming that the maintenance work specified therein has been satisfactorily performed in accordance with the relevant airworthiness standards.

**Type certificate** means a document issued by a Contracting State to identify the design of an aircraft, engine or type propeller and to certify that this design meets the relevant airworthiness standards of that State

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
|  | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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

**Сертификат эксплуатанта** - сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

**Пороговое время** - 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** - состояние ВС, двигателя, воздушного винта или составной части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и способны обеспечивать безопасную эксплуатацию.

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

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

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

**Ремонт** - 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** - a manual

**Note.** In some Contracting States, a document equivalent to a type certificate may be issued in respect of the type of engine or propeller.

**Air operator certificate** - a certificate authorizing an operator to perform certain commercial air transportation services.

**Threshold time** - a distance set by the State of the Operator, expressed in flight time to an alternate aerodrome on the route, any exceeding of which requires the approval of a flight with an extended departure time to the alternate aerodrome by the State of the Operator.

**Airworthy** - the condition of an aircraft, engine, propeller or component part in which it conforms to its approved design and is capable of safe operation.

**Structural inspections** - detailed inspection of the airframe structure, which may require special inspection techniques to determine if the integrity of the airframe and its component parts is maintained.

**Maintenance program** - A document describing specific scheduled maintenance activities and the frequency of their performance, as well as related procedures, such as a reliability program, necessary to ensure the safe operation of the aircraft to which it relates.

**Maintenance records** Maintenance records are records that contain detailed information on the maintenance performed on an aircraft, engine, propeller or related part.

**Repair** means the restoration of airworthiness an aircraft, engine, propeller or relevant part after damage or deterioration in accordance with the relevant airworthiness standards.

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственная Академия<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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** - руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей.

**Сертификационное требование к техническому обслуживанию** - 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)** - 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** - отказ, который невозможно обнаружить и/или о котором нет сигнализации в момент его возникновения.

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

acceptable to the operator's state and including procedures for normal, special and emergency situations, control charts, limitations, flight performance information and information on aircraft systems, as well as other materials related to aircraft operation.

**Note.** The aircraft flight operation operations manual is part of the flight

**Operations manual** - A operations manual containing rules, instructions and recommendations for use by personnel in the performance of their duties.

**Certification Maintenance Requirement**  
Planned maintenance necessitated by the design to ensure that the appropriate type certification basis can be met by identifying safety-influencing latent failures that could lead to an emergency or catastrophic special situation.

**Certification basis (CB)** - The applicable airworthiness and environmental standards established by a State as the basis for the approval or acceptance of a generic aeronautical product design or modification of such a generic. The CB may also include special airworthiness conditions, conditions for proving an equivalent level of safety and/or exemptions from requirements, if determined by the State to be applicable to the type design.

**Latent failure** - A failure that cannot be detected and/or is not signaled at the time of occurrence.

**Appropriate airworthiness** comprehensive and detailed airworthiness standards established, adopted or recognized by a Contracting State for the class of aircraft, engines or propellers in question.



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

**Составная часть с ограниченным сроком эксплуатации** - 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** - 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** - спецификации, определенные в Приложении 16 "Охрана окружающей среды" для сертификации ВС по шуму, эмиссии дыма и газов, включая Стандарты по предупреждению преднамеренного сброса топлива в атмосферу.

**Техническое обслуживание** - 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** - 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

**Life-limited part** - A component part for which a mandatory replacement period (in hours, cycles or calendar time) is specified in the type design, mandatory airworthiness information or airworthiness guidance. Such parts must be taken out of service on or before the specified limit is reached.

**Airworthiness Standards** - detailed and comprehensive design and safety criteria for a particular category of aeronautical product (aircraft, engine or propeller) that meet, at a minimum, the applicable Annex 8 Standards.

**Environmental** - Standards specifications defined in Annex 16 "Protection" for Aircraft noise, smoke and gas emissions certification including Standards the Prevention of Intentional Fuel Discharge into the Atmosphere.

**Maintenance** - Work on an aircraft, engine, propeller or relevant part necessary to maintain the airworthiness of the aircraft, engine, propeller or relevant part, including check-ups, inspections, replacements, repair of defects, either individually or in combination, and the practical implementation of modifications or repairs.

**Master minimum equipment** compiled by the organization responsible for the standard design for a particular aircraft type, approved by the State of the designer and specifying the equipment components, the failure of one or more of which does not prevent the commencement of flight. The list may specify special operating conditions, restrictions or regulations.

**EDTO - configuration, maintenance and procedures (CMP)** requirements - the of a minimum requirements for the configuration

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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** - 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** - 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 этим1 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** - 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.

particular aircraft, including any special checks and inspections, limitations on equipment life, limitations imposed by the typical minimum equipment list, and maintenance rules deemed necessary to ensure the suitability of the airframe-engine configuration\* for extended departure time flights.

**Instructions for continuing airworthiness** are a set of technical data and guidelines for planning and performing maintenance, developed by the holder of the aircraft design approval in accordance with its certification basis. Instructions for continued airworthiness provide the necessary information for the operator to develop his own maintenance program and for the approved maintenance organization to establish the work technology.

**Approved maintenance organization** by a Contracting State in accordance with the requirements of Chapter 6 "Approval of maintenance organization" Part II of Annex 8 to perform maintenance on aircraft, engines, of propellers and related parts and operating under the control of an authority approved by that 1 State.

**Note.** Nothing in this definition prevents such an organization and its supervisory body from being approved by more than one State.

**Equivalent level of safety** - When used in type certification, this is a conclusion that literal compliance with a specific airworthiness requirement cannot be demonstrated, but that there are compensating factors in the type design that can provide a level of airworthiness equivalent to that required by the SB.

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
|  | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

## 0.11. Сокращение

## 0.11. Abbreviation

| Термин<br>Term            | Определение<br>Determination   |
|---------------------------|--|
| <b>ОГА</b><br><b>CAA</b>  | Орган гражданской авиации<br>Civil aviation authority  |
| <b>ВСУ</b><br><b>APU</b>  | Вспомогательная силовая установка<br>Auxiliary power unit  |
| <b>ДСТ</b><br><b>STC</b>  | Дополнительный сертификат типа<br>Supplemental type certificate  |
| <b>ЛР</b><br><b>AFM</b>   | Летное руководство воздушного судна<br>Aircraft flight manual  |
| <b>СЛГ</b><br><b>CoA</b>  | Сертификат летной годности<br>Certificate of Airworthiness   |
| <b>КГ</b><br><b>KG</b>    | Килограмм<br>Kilogram  |
| <b>СТ</b><br><b>TC</b>    | Сертификат типа<br>Type certificate  |
| <b>УПЛГ</b><br><b>ICA</b> | Указания по поддержанию летной годности<br>Instructions for continuing airworthiness                                     |
| <b>ЦТ</b><br><b>COG</b>   | Центр тяжести/центр массы<br>Centre of gravity   |
| <b>СЧ</b><br><b>CP</b>    | Составная часть<br>Component   |
| <b>AD</b>                 | Директива по летной годности<br>Airworthiness directive  |
| <b>AED</b>                | Инженерный департамент ВГА<br>Airworthiness engineering division   |
| <b>AID</b>                | Департамент инспекции ВГА<br>Airworthiness inspection division   |
| <b>ALI</b>                | Ограничения летной годности<br>Airworthiness limitation items  |
| <b>AMO</b>                | Утвержденная организация по техническому обслуживанию<br>Approved maintenance organization                               |
| <b>COR</b>                | Свидетельство о регистрации регистрационное удостоверение<br>Certificate of Registration                                 |
| <b>CDL</b>                | Перечень отклонений от конфигурации<br>Configuration deviation list  |
| <b>CDCCL</b>              | Critical Design Control Configuration Limitation<br>Ограничения на конфигурацию элементов конструкции воздушного судна   |
| <b>CMR</b>                | Сертификационные требования к техническому обслуживанию<br>Certification maintenance requirements                        |
| <b>EAMR</b>               | Электронные регистрируемые данные о техническом обслуживании воздушного судна // Electronic aircraft maintenance records |

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

|              |  |
|--------------|--|
| <b>EDTO</b>  | Полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром<br>Extended diversion time operations                     |
| <b>ETOPS</b> | Полеты на увеличенную дальность самолетов с двумя двигателями<br>Extended range twin engine operations             |
| <b>LoV</b>   | Срок действия доказательной документации<br>Limit of validity  |
| <b>MEL</b>   | Минимальный перечень оборудования<br>Minimum equipment list  |
| <b>MMEL</b>  | Типовой минимальный перечень оборудования<br>Master minimum equipment list   |
| <b>MCAI</b>  | Обязательная информация о сохранении летной годности<br>Mandatory continuing airworthiness information             |
| <b>MCM</b>   | Руководство по регулированию технического обслуживания<br>Maintenance control manual                               |
| <b>MOPM</b>  | Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию<br>Maintenance organization's procedures manual |
| <b>MRB</b>   | Совет по вопросам технического обслуживания<br>Maintenance review board  |
| <b>MSG</b>   | Рабочая группа по вопросам управления техническим обслуживанием<br>Maintenance steering group                      |
| <b>MTOM</b>  | Максимальная сертифицированная взлетная масса<br>Maximum certificated take-off mass                                |
| <b>OEM</b>   | Производитель оригинального оборудования<br>Original equipment manufacturer  |
| <b>PMA</b>   | Одобренный производитель частей<br>Part manufacture approval   |
| <b>RVSM</b>  | Сокращенный минимум вертикального эшелонирования<br>Reduced vertical separation minima                             |
| <b>SB</b>    | Эксплуатационный бюллетень<br>Service bulletin   |
| <b>SDR</b>   | Информация об эксплуатационных недостатках<br>Service difficulty report  |
| <b>SIP</b>   | Программа сохранения целостности конструкции<br>Structural integrity programme                                     |
| <b>STC</b>   | Дополнительный сертификат типа<br>Supplementary type certificate   |
| <b>STCH</b>  | Держатель дополнительного сертификата типа<br>Supplementary type certificate holder                                |
| <b>TBO</b>   | Периодичность планового вида КВР<br>Time between overhauls   |
| <b>TCB</b>   | Совет по сертификации типовой конструкции<br>Type certification board  |
| <b>TSN</b>   | Наработка с начала эксплуатации /Time since new  |
| <b>TSO</b>   | Наработка после последнего планового вида КВР<br>Time since overhaul   |

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной<br/>годности воздушного судна</b><br><br><b>Aircraft Continuing<br/>Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

## 0.12. Перечень действующих страниц

### 0.12. List of effective pages

| Номер раздела<br>Section number | Номер страницы<br>Page number | Номер ревизии<br>Revision number | Действует с:<br>Effective from: |
|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| Раздел 0 / Chapter 0            | 1                             | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 2                             | 01                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 3                             | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 4                             | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 5                             | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 6                             | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 7                             | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 8                             | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 9                             | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 10                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 11                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 12                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 13                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 14                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 15                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 16                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 17                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 18                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 19                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 20                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 21                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 22                            | 00                               |                                 |
| Раздел 0 / Chapter 0            | 23                            | 00                               |                                 |
|                                 |                               |                                  |                                 |
| Раздел 1 / Chapter 1            | 24                            | 01                               |                                 |
| Раздел 1 / Chapter 1            | 25                            | 01                               |                                 |
| Раздел 1 / Chapter 1            | 26                            | 01                               |                                 |
| Раздел 1 / Chapter 1            | 27                            | 00                               |                                 |
|                                 |                               |                                  |                                 |
| Раздел 2 / Chapter 2            | 28                            | 00                               |                                 |
| Раздел 2 / Chapter 2            | 29                            | 00                               |                                 |
|                                 |                               |                                  |                                 |
| Раздел 3 / Chapter 3            | 30                            | 00                               |                                 |
|                                 |                               |                                  |                                 |
| Раздел 4 / Chapter 4            | 31                            | 00                               |                                 |
|                                 |                               |                                  |                                 |
| Раздел 5 / Chapter 5            | 32                            | 00                               |                                 |
|                                 |                               |                                  |                                 |
|                                 |                               |                                  |                                 |



**Процедура поддержания летной  
годности воздушного судна**

**Aircraft Continuing  
Airworthiness Procedure**

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

|                      |    |    |  |
|----------------------|----|----|--|
| Раздел 6 / Chapter 6 | 33 | 00 |  |
| Раздел 6 / Chapter 6 | 34 | 00 |  |
| Раздел 6 / Chapter 6 | 35 | 00 |  |
| Раздел 6 / Chapter 6 | 36 | 00 |  |
| Раздел 6 / Chapter 6 | 37 | 00 |  |
|                      |    |    |  |
| Раздел 7 / Chapter 7 | 38 | 00 |  |
| Раздел 7 / Chapter 7 | 39 | 00 |  |
| Раздел 7 / Chapter 7 | 40 | 00 |  |
|                      |    |    |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 41 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 42 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 43 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 44 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 45 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 46 | 01 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 47 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 48 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 49 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 50 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 51 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 52 | 00 |  |
| Раздел 8 / Chapter 8 | 53 | 00 |  |

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

### 0.13. Лист регистрации проверок, изменений и дополнений

### 0.13. Sheet of registration of inspections, amendments and additions

| Изм.<br>Rev. | Стр.<br>Pp. | №<br>Главы /<br>пункта<br>№<br>Chapter<br>s /<br>paragra<br>ph | Дата<br>Date       |  | Номер и<br>дата<br>приказа<br>(рапорт,<br>сопровод.<br>Письма) о<br>внесении<br>изменений<br>Number and<br>date<br>of the<br>order<br>(report,<br>accompan<br>ying. Letters)<br>of amendmen<br>t | Исполнитель –<br>ответственный за<br>ведение экземпляра<br>Программы<br>Executor - responsible for<br>maintaining a copy of the<br>Program |                         | Подпись<br>Caption |
|--------------|-------------|--|--------------------|--|--|--|-------------------------|--------------------|
|              |             |  | Проверки<br>Checks | Внесения<br>изменений<br>Modificatio<br>ns |  | Должность<br>Position  | Ф.И.О.<br>FULL<br>NAME. |                    |
| 01           | 2           | п.1.   |                    | 31.12.2025                                 |  |  |                         |                    |
| 01           | 24          | п.1.1.3.   |                    | 31.12.2025                                 |  |  |                         |                    |
| 01           | 25          | п.1.2.   |                    | 31.12.2025                                 |  |  |                         |                    |
| 01           | 26          | п.1.3-1.4  |                    | 31.12.2025                                 |  |  |                         |                    |
| 01           | 46          | п.8.4.5.d)   |                    | 31.12.2025                                 |  |  |                         |                    |
|              |             |  |                    |  |  |  |                         |                    |
|              |             |  |                    |  |  |  |                         |                    |
|              |             |  |                    |  |  |  |                         |                    |
|              |             |  |                    |  |  |  |                         |                    |
|              |             |  |                    |  |  |  |                         |                    |
|              |             |  |                    |  |  |  |                         |                    |

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
|  | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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

### Section 1. Airworthiness information sharing and utilization

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 Эксплуатанты и организации по ТО своевременно уведомляли ОГА, организацию разработчика типовой конструкции и государство для разработки рекомендаций, направленных на решение проблем, возникших с ВС при эксплуатации.

1.1. Aircraft are designed and certified in accordance with airworthiness standards. During the operational phase, failures, defects and other events (operational deficiencies) may occur. In order to fulfill its obligations under the Convention on International Civil Aviation, it is important for the Kyrgyz Republic, as a contracting state, that Operators and Maintenance Organizations timely notify the CAA, the type design organization and the design state of operational deficiencies in order to develop recommendations aimed at solving problems encountered with aircraft during operation.

1.1.2. 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.

1.1.3. В Авиационных Правилах КР - 8 (Летная годность ВС) Глава 3, параграф 2, пункт 33 включены соответствующие требования по обмену информацией о сохранении летной годности и ее правильное использование.

1.1.4. В данной части Процедур представлен инструктивный материал, касающийся указанных требований в отношении ОГА КР, как представителя договаривающего государства.

1.1.2. Recommendations (Information) issued by the type design organization (e.g. SB) and information that has been made mandatory by the state (e.g. AD) is to be passed on to all operators and CAAs for their appropriate action.

1.1.3. Aviation Regulations KR-8 (Airworthiness of Aircraft) Chapter 3, paragraph 2, item 33 includes relevant requirements for the exchange of information on airworthiness maintenance and its proper use.

1.1.4. This part of the Procedures provides guidance material these requirements for the KR CAA as the representative of a contracting state

## 1.2. Обязанности ОГА

### 1.2. Responsibilities CAA

Согласно АПКР-8 (параграф 2) Республика, как государство воздушного судна в части, поддержания летной годности судов, обязана выполнять требования:

1) в том случае, когда воздушное судно определенного типа впервые заносится в Реестр

Kyrgyz Republic, as the State of Registry of the aircraft with respect to continuing airworthiness, shall comply with the following requirements:

1) in the event that an aircraft of a certain type is entered into the Civil Aircraft Register of the

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
|  | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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;

2) определяет сохранение летной годности воздушного судна согласно действующим соответствующим требованиям к летной годности применительно к данному воздушному судну;

3) разрабатывает или принимает требования, обеспечивающие поддержание летной годности воздушного судна в течение его срока службы, включая требования к обеспечению того, что воздушное судно:

а) по-прежнему отвечает соответствующим нормам летной годности после модификации, ремонта или установки заменяющей части;

б) поддерживается в пригодном для выполнения полетов состоянии с соблюдением требований к техническому обслуживанию, изложенных в АПКР 6 «Эксплуатация воздушных судов»;

4) по получении от государства разработчика обязательной информации о сохранении летной годности оценивает полученную информацию и предпринимает соответствующие действия;

5) обеспечивает передачу государству разработчика всей обязательной информации о поддержании летной годности, подготовленной им как государством регистрации в отношении данного воздушного судна;

6) обеспечивает наличие системы, в рамках которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые оказывают или могут оказывать отрицательное воздействие на поддержание летной годности самолетов и вертолетов, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает соответственно 5700 и 3175 кг, дистанционно пилотируемых самолетов и дистанционно пилотируемых вертолетов, передается организацией, ответственной за конструкцию типа этого воздушного судна. Во всех случаях,

Kyrgyz Republic for the first time and a certificate of airworthiness is issued, the Civil Aviation Authority shall notify the state of origin that the aircraft has been entered into the Civil Aircraft Register of the Kyrgyz Republic;

2) determine the continued airworthiness of the aircraft in accordance with the applicable airworthiness requirements applicable to that aircraft;

3) develops or adopts requirements to ensure the continued airworthiness of the aircraft throughout its service life, including requirements to ensure that the aircraft:

a) continues to comply with the relevant airworthiness standards after modification, repair or installation of a replacement part;

b) is maintained in an airworthy condition in compliance with the maintenance requirements set out in ARKR-6 ‘Aircraft Operations’;

4) upon receipt of mandatory information on continuing airworthiness from the State of Design, assesses the information received and takes appropriate action;

5) ensures the transfer to the State of Design of all mandatory information on continuing airworthiness prepared by it as the State of Registry in relation to the aircraft concerned;

6) ensures the existence of a system within which information on failures, malfunctions, defects and other incidents that have or may have a negative impact on the maintenance of airworthiness of aeroplanes and helicopters with a maximum certified take-off mass exceeding 5,700 kg and 3,175 kg, respectively, remotely piloted aeroplanes and remotely piloted helicopters, is transmitted to the organisation responsible for the type design of that aircraft. In all cases where such information relates to the remote piloting station, engine or propeller, it shall be forwarded both to the organisation



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

1

Редакция  
Edition

02

когда такая информация относится к пункту дистанционного пилотирования, двигателю или воздушному винту, она направляется как в организацию, ответственную за конструкцию типа пункта дистанционного пилотирования, двигателя или воздушного винта, так и в организацию, ответственную за конструкцию типа воздушного судна. В тех случаях, когда связанные с обеспечением безопасности полетов аспекты поддержания летной годности касаются модификации или ремонта, Орган гражданской авиации обеспечивает наличие системы передачи вышеуказанной информации организации, ответственной за проект модификации или ремонта.

### 1.3. Обязанности эксплуатанта

#### 1.3. Duties of the operator

Согласно АПКР - 6 (Часть 1, Глава 8) Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы в соответствии с процедурами, приемлемыми для Органа гражданской авиации:

- каждый самолет, который эксплуатируются поддерживался в пригодном для выполнения полетов состоянии;
- эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полета, являлось исправным;
- сертификат летной годности каждого самолета, который они эксплуатируют, был действительным.

### 1.4. Уведомление государства разработчика

#### 1.4. Notification of the State of the developer

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.

responsible for the type design of the remote piloting station, engine or propeller and to the organisation responsible for the type design of the aircraft. In cases where flight safety aspects of continuing airworthiness relate to modification or repair, the Civil Aviation Authority shall ensure that a system is in place for the transmission of the above information to the organisation responsible for the modification or repair design.

According to ARKR - 6 (Part 1, Chapter 8) Operators shall take measures to ensure that, in accordance with procedures acceptable to the Civil Aviation Authority:

- every aircraft operated is maintained in a condition suitable for flight;
- the operational and emergency equipment required for the planned flight is serviceable;
- the airworthiness certificate for each aircraft they operate is valid.

In the event that an aircraft of a certain type is entered into the Civil Aircraft Register of the Kyrgyz Republic for the first time and a certificate of airworthiness is issued, the Civil Aviation Authority shall notify the developer state that the aircraft has been entered into the Civil Aircraft Register of the Kyrgyz Republic.

|   |  |                          |                 |
|---|--|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <p align="center"><b>Процедура поддержания летной<br/>годности воздушного судна</b></p> <p align="center"><b>Aircraft Continuing<br/>Airworthiness Procedure</b></p> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |  | Раздел<br>Chapter        | 1               |
|   |  | Редакция<br>Edition      | 02              |

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.

To obtain all MCAI, the CAA notifies the state of the developer when a new type of aircraft is first entered into its registry, including information on installed engines and propellers.

|  |   |                          |                        |
|--|---|--------------------------|------------------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | <b>SCAA-AIR-PRC-20</b> |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 2                      |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02                     |

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

**Section 2 Actions of the CAA upon receipt of mandatory information on airworthiness maintenance**

2.1. 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.

2.1.1. MCAI берутся с официальных веб-сайтов FAA и EASA: <http://faa.gov>/<http://ad.easa.europa.eu>, либо непосредственно с сайтов разработчиков авиационной техники. При работе с официальными сайтами инспектор ОПЛГ ОГА анализирует всю полученную информацию и выбирает информацию, касающуюся тех типов ВС, которые занесены в Реестр Гражданских ВС КР, для последующего контроля их выполнения.

2.2. Для поддержания ВС в состоянии, пригодном для выполнения полетов, эксплуатант должен выполнять все рекомендации (SB/AD), выпущенные организацией - разработчиком типовой конструкции/государством разработчика, которым был придан статус обязательной. 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.

2.3. Если выполнение требований MCAI должно осуществляться в очень сжатые сроки, то эксплуатанты должны иметь средства

2.1. The CAA accepts the MCAI issued by State of the developer for the aircraft, engine, propeller and component parts/instruments by reference thereto and then ensures that operators have access to the relevant MCAI and carry out the required activities within the timeframes established for the confirmation of conformity.

2.1.1. MCAI are taken from the official websites of FAA and EASA: <http://faa.gov>/<http://ad.easa.europa.eu>, or directly from the websites of aircraft developers. When working with official websites, the AIR of CAA inspector analyzes all the information received and selects information related to those types of aircraft that are listed in the Register of Civil Aircraft of the Kyrgyz Republic for subsequent control of their implementation.

2.2. In order to maintain the aircraft in airworthy condition, the operator shall comply with all recommendations (SB/AD) issued by the type design organization/developer state that have been given mandatory status. All relevant MCAI shall be recorded in the recorded MRO data and all associated recorded MRO data shall be stored in a manner that ensures that it is available upon request by the CAA. If the operator wishes to comply with the MCAI requirements in an alternative manner or to extend the time limit for compliance, a written request from the operator and a written response from the CAA must be sent to the operator and a written response from the CAA must be received to obtain the CAA authorization. In particular in the case of mandatory information issued by the State of the developer and accepted by the CAA.

2.3. If compliance with MCAI requirements must be accomplished within a very short time frame, operators should have a means of



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

2

Редакция  
Edition

02

получения этой информации в любое время (по факсу, электронной почте или иными приемлемыми способами) и предпринимать необходимые действия.

obtaining this information at any time (by fax, e-mail, or other acceptable means) and taking the necessary action.

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 2               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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

**Section 3. Transmittal of mandatory information to the state developer on airworthiness maintenance issued by the CAA**

3.1. В дополнение к МСАИ, выпущенной государством разработчика, ОГА тоже может выпускать МСАИ 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.

3.1. In addition to the MCAI issued by the developer state, the CAA may also issue MCAs for aircraft listed in the Civil Aircraft Register of the Kyrgyz Republic. The CAA grants mandatory status to requirements that are additional to those of the developer state only if there are urgent reasons related to flight safety. Such action is taken after prior consultations with the developer state, but in all cases the developer state is notified.

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 2               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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

**Section 4: Transmission of information on failures, malfunctions, defects and other events to the organization responsible for the type design**

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 Управление 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.

4.1 The CAA requires operators of aircraft registered in Kyrgyzstan to send information on failures, malfunctions, defects and other events affecting flight safety to the Airworthiness Maintenance Division of the CAA and the organization responsible for the type design of the aircraft in question.

4.2. If some or all of the maintenance work is assigned to a maintenance organization, information on operating experience relating to failures, malfunctions, defects and deficiencies found in the documentation and maintenance data accumulated by both the operator and the designated maintenance organization shall be transmitted to the organization developing the type design. This information from the operator should reflect the flight and maintenance experience of the operator's fleet. The information from the maintenance organization should reflect its experience in the maintenance of all aircraft developed by the designated type design development organization.

|  |   |                          |                        |
|--|---|--------------------------|------------------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | <b>SCAA-AIR-PRC-20</b> |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 2                      |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02                     |

**Раздел 5. Информация, подлежащая передаче ОГА**  
**Section 5: Information to be transmitted CAA**

5.1. Эксплуатанты, организации по ТО должны сообщать в отдел поддержания летной годности ОГА:

- a) 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) сведения о месячной наработке воздушных судов в срок до 10 числа последующего месяца по форме ([SCAA-AIR-FRM-95](#));

5.1. Operators, maintenance organizations should report to the airworthiness maintenance department of the CAA:

- a) information on all failures, malfunctions, defects and other events which have or may have a negative effect on the continued airworthiness of the aircraft (information on such systems is given in Section 8)
- b) information on monthly operation of aircraft by the 10th day of the following month using form ([SCAA-AIR-FRM-95](#));

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 6               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

## Раздел 6. Система информации об эксплуатационных недостатках

## Section 6. Information System on Operational deficiencies

### 6.1. Общие положения

#### 6.1. General provisions

6.1.1. Система информации об эксплуатационных недостатках призвана поддержать ОГА в осуществлении его мандата на достижение приемлемого уровня безопасности путем:

- а) содействия повышению безопасности изделия;
- б) выявления тенденций (а не отдельных случаев);
- в) предоставления ОГА необходимых инструментов для выполнения его обязанностей в отношении информации о поддержании летной годности.

6.1.2. 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.

6.1.3. 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.

6.1.1. The Service Difficulty is designed to support the CAA in fulfilling its mandate to achieve an acceptable level of safety by:

- a) to help improve the safety of the product;
- b) identifying trends (rather than individual cases);
- c) Providing the CAA with the necessary tools to fulfill its responsibilities with respect to airworthiness information.

6.1.2. SDR contributes to effective decision making, workforce utilization and safety. A properly organized SDR system provides the information needed to assess deficiencies, take corrective action as soon as possible, and thereby contribute to the prevention of accidents.

6.1.3. An SDR system is a feedback system that is the most effective source of information for making decisions on reliability and airworthiness. The level of sophistication of an SDR system can range from the use of state-of-the-art computers with immediate on-demand data to simple data collection programs that use a reporting form completed by the operator and manually processed by regulatory agencies.

### 6.2 Источники информации для сообщений об эксплуатационных недостатках

#### 6.2 Sources of information for reporting operational deficiencies

6.2.1. Сообщения SDR должны получаться от держателей сертификатов, таких как эксплуатанты, АМО, организации,

6.2.1. SDR reports should be obtained from certificate holders such as operators, AMOs, organizations responsible for type design, and

|  |   |                          |                        |
|--|---|--------------------------|------------------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственная Администрация<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | <b>SCAA-AIR-PRC-20</b> |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 6                      |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02                     |

ответственные за типовую конструкцию, а также от других источников, имеющих доступ к информации о безопасности авиационной деятельности, например, служб организаций 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. Guidelines for submitting information

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 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.

6.3.2. Каждый эксплуатант должен сообщать о любых произошедшем или выявленном отказе, неисправности или дефекте, связанных, по крайней мере, со следующими причинами и обстоятельствами:

а) пожарами во время полета с указанием,

other sources with access to aviation safety information, such as air traffic services. Also to be reported are those serious malfunctions, failures or conditions have come to the attention of the AID inspector or that the inspector himself has observed while supervising aviation activities.

6.3.1. CAA has established and uses an incident reporting system that requires all owners/operators of civil aircraft registered in the Kyrgyz Republic, approved organizations and airfield personnel to report any malfunctions, defects and faults in accordance with procedures. All reports must be submitted to the CAA within 72 hours of the first discovery of the incident. The CAA will review these reports and, if necessary, inform the State of the developer and/or manufacturer.

The Operational Failure Report Card, document number SCAA-AIR-FRM-50, should be downloaded from the SCAA KR website under the KR CM [www.caa.kg](http://www.caa.kg) in the airworthiness maintenance section.

Instructions on Certification and Supervision of Air Operator of the Kyrgyz Republic in the Field of Management System Activities The document numbered SCAA-OPS-GM-38 should be downloaded from the website of the SCAA KR under the KR CM [www.caa.kg](http://www.caa.kg) in the OPS section.

6.3.2. Each operator shall report any failure, occurs or is detected malfunction or defect that is attributable to at least the following causes and circumstances:

а) Fires during the flight, indicating whether a

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 6               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

была ли установлена и работала ли должным образом система сигнализации о пожаре;

b) ложной сигнализацией о пожаре во время полета;

c) повреждением в полете двигателя, прилегающей к нему конструкции, оборудования или агрегатов, вызванным воздействием газовой струи двигателя;

d) 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;

e) самопроизвольным выключением двигателя в полете;

f) выключением двигателя в полете, когда имеет место внешнее повреждение двигателя или конструкции ВС;

g) выключением двигателя в полете из-за попадания посторонних предметов или обледенения;

h) выключением в полете более чем одного двигателя;

i) неисправностью системы флюгирования воздушного винта или неспособностью этой системы контролировать превышение числа оборотов в полете;

j) недостатками в системе подачи топлива или опасной утечкой топлива в топливной системе или системе слива топлива во время полета;

k) выпуском или уборкой шасси, либо открытием или закрытием створок шасси во время полета;

l) потерей тормозного усилия при движении ВС на земле, вызванной неисправными агрегатами системы торможения;

m) необходимостью крупного ремонта конструкции планера ВС;

n) трещинами, постоянной деформацией или коррозией конструкции планера ВС, превышающими максимально допустимый для разработчика (изготовителя) уровень;

o) аварийными действиями экипажа во время полета (за исключением выключения двигателя), вызванными неисправными агрегатами или системами ВС;

fire alarm system was installed and working properly;

b) false fire alarms during flight;

c) in-flight damage to the engine, adjacent structure, equipment or units caused by the impact of the engine gas jet;

d) appearance in the cockpit or passenger compartment of a burning odor, accumulation or circulation of smoke, steam, toxic or non-toxic vapors caused by malfunction of one or more units during the aircraft flight;

e) spontaneous engine shutdown in flight;

f) engine shutdown in flight when there is external damage to the engine or aircraft structure;

g) engine shutdown in flight due to foreign objects or icing;

h) shutting down more than one engine in flight

i) malfunction of the propeller vane system or failure of this system to control excessive RPM in flight;

j) deficiencies in the fuel supply system or dangerous fuel leakage in the fuel system or fuel drainage system during flight;

k) release or retraction of the landing gear, or opening or closing of the landing gear flaps during flight

l) loss of braking force when the aircraft is moving on the ground caused by defective units of the braking system;

m) The need for major repairs to the airframe structure;

n) cracks, permanent deformation or corrosion of the airframe structure exceeding the maximum level allowed by the designer (manufacturer);

o) emergency actions of the crew during flight (except for engine shutdown) caused by defective units or systems of the aircraft;

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
|  | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 6               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

р) 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;

q) числом досрочно снятых из-за неисправности, отказа или дефекта двигателей с указанием их типа, модели и типа ВС, на котором они были установлены;

г) числом флюгирований воздушного винта в полете с указанием типов воздушного винта, двигателя и ВС, на которых он был установлен;

6.3.3. 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

#### 6.4. Urgent reports

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

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

6.4.2. 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;
- с) перечень соответствующих SB, циркулярных писем и AD;

p) any flight interruption, unscheduled en-route aircraft change, or unscheduled en-route landing or flight plan change caused by known or suspected mechanical damage or failure;

q) the number of engines removed early due to malfunction, failure or defect, specifying their type, model and the type of aircraft on which they were installed;

r) The number of propeller fluxes in flight, specifying the types of propeller, engine and aircraft on which it was installed;

6.3.3. In addition to the reports (reports) prescribed above, each operator shall report any other failure, malfunction or defect of the aircraft that occurs or is discovered at any time if, in the opinion of the operator, such failure, malfunction or defect threatens or is likely to threaten the safe performance of aircraft flights.

6.4.1. The following significant reports provide grounds for immediate notification to CAA by telephone or in writing:

- a) collapse of the main force structure;
- b) control system failure;
- c) fire on the board aircraft;
- d) engine structural failure or;
- e) any other conditions considered as an imminent threat to security.

6.4.2. An oral telephone message or written report should follow the SDR format and, being alert in nature, should contain the following available and pertinent information:

- a) the name and address of the owner of the aircraft;
- b) whether the event is an aviation accident or incident;
- c) A list of relevant SBs, circular letters, and ADs;

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 6               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

- d) местонахождение дефектных составных частей (СЧ);
- 6.4.3. 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 УПЛГ ОГА обычным порядком в возможно кратчайший срок после ее передачи по телефону или письмом.
- d) location of defective component parts (CPs)
- 6.4.3. The information contained in such telephone transmitted message or written report shall then be documented in the form the SDR and forwarded to the CAA AIR in the usual manner as soon as practicable after its transmission by telephone or letter adopted by system.

|  |   |                          |                        |
|--|---|--------------------------|------------------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственная Администрация<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | <b>SCAA-AIR-PRC-20</b> |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | <b>7</b>               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | <b>02</b>              |

## Раздел 7. Обязательная информация о поддержании летной годности

## Section 7. Mandatory Information on Maintenance of Airworthiness

### 7.1. Общие положения

#### 7.1. General provisions

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. MCAI 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 MCAI является директива по летной годности (AD). Некоторые государства могут также рассматривать в качестве MCAI любые обязательные и предупреждающие эксплуатационные бюллетени, выпущенные организацией, ответственной за типовую конструкцию.

7.1.2. AD обычно делятся на две категории:

- a) срочные директивы, требующие немедленного выполнения по их получении, и;
- b) 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.

7.1.1. The primary function of the airworthiness organization established under the CAA is safety-related and consists of requiring the remediation of unsafe conditions found on an aircraft, aircraft engine, propeller, equipment or instrument, or the development of the same conditions in other aircraft products of the same design Unsafe conditions may arise from design defects, manufacturing defects, deficiencies in the maintenance program, or other causes. MCAI is a means of notifying aircraft owners and other interested parties of unsafe conditions and establishing mandatory conditions under which an aircraft product can continue to be operated. One of the most widely used types of MCAI issued by states is the airworthiness (AD). directive Some States may also consider as MCAI any mandatory and warning operational bulletins issued by the organization responsible for the type design.

7.1.2. ADs generally fall into two categories:

- a) urgent directives requiring immediate implementation upon receipt, and;
- b) directives of a less urgent nature, requiring implementation over a relatively longer period;

7.1.3. The content of the AD includes the type, model and serial number of the aircraft, engine, propeller, equipment or instrument to which the directive applies. Also included are the due date or frequency of performance, a description of the problem identified and the corrective action required.

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 7               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

7.1.4. 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 MCAI, 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 координированных 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 MCAI через интернет.

## 7.2 Обязанности в отношении MCAI

### 7.2 Responsibilities for MCAI

#### 7.2.1. Обязанности эксплуатанта

7.2.1.1. Способ выполнения эксплуатантом требований MCAI, выпущенной ОГА, зависит от условий, на которых он арендует, фрахтует или иным образом осуществляет контроль над ВС. Эксплуатант может договориться с владельцем ВС о том, чтобы последний выполнял все действия, обусловленные MCAI, или эксплуатант может сам выполнять эти действия.

7.2.1.2. Способ постоянного получения MCAI

7.1.4. A large number of States operate aircraft manufactured or certified in another State. In order to maintain the airworthiness of such aircraft at a level equivalent to that achieved at the time of type certification, the State in which such aircraft are currently registered needs to regularly receive all information, in particular MCAI, issued by the State of design, the type design organization or, in rare cases, the authorized airworthiness authority of any other State in which the same types of aircraft are registered, especially when such information relates to airworthiness maintenance and prevention, and in particular when such information relates to the maintenance of airworthiness. It is therefore necessary for each State to receive all information on the continued airworthiness of aircraft on its register, irrespective of which State issued the information. To facilitate coordinated corrective action, it is also necessary for the State of the developer to receive information on the continued airworthiness of the aircraft it certifies issued by any other State. Some States, in conjunction with commercial organizations, provide information regarding MCAI via the Internet.

#### 7.2.1. Responsibilities operator

7.2.1.1. The manner in which an operator complies with the requirements of an MCAI issued by the CAA depends on the terms under which it leases, charters or otherwise exercises control over the aircraft. The operator may agree with the owner of the aircraft that the latter will comply with all the MCAI-driven actions, or the operator can perform these actions himself

7.2.1.2. It is left to the operator's discretion basis.



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

7

Редакция  
Edition

02

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

#### 7.2.2. Роль владельца ВС

7.2.2.1. Владелец не должен использовать свое ВС или сознательно допускать его использование с нарушением условий выпущенной к рассматриваемому моменту времени MCAI. 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 MCAI. 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 MCAI.

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

7.2.3. Роль инженеров по ТО ВС или организаций по ТО Следует также четко понимать обязанности инженерных служб эксплуатантов или организаций по ТО по выполнению требований MCAI. 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 MCAI остается за эксплуатантом.

However, the how to obtain MCAI on an ongoing operator must ensure that the MCAI requirements are met in the prescribed manner and refrain from performing flights contrary to the provisions of the applicable MCAI.

#### 7.2.2. Role of the owner aircraft

7.2.2.1. The must uses his used owner not aircraft or knowingly allow it to be in violation of the terms of the MCAI issued at the time in question. If the owner leases or permits the use of aircraft to another person, the owner should take effective measures to ensure that the requirements of the MCAI are met in a timely manner. The owner should not assume that others will automatically assume the responsibilities associated with technical operation. Depending on the circumstances, the situation may require a written or verbal agreement. However, there should be no doubt as to who will assume responsibility with respect to meeting the MCAI requirements.

7.2.2.2. In some cases, to facilitate a registration change at the end of a lease, an owner may elect to also fulfill the requirements of an MCAI issued by a state other than the state of registration.

#### 7.2.3. Role of aircraft maintenance engineers or maintenance organizations

The responsibilities of the operator's engineering services or maintenance organizations in meeting the requirements of the MCAI should be also clearly understood the operator 'engineering services and maintenance organizations are responsible for the specific work contracted or requested. It remains the operator to MCAI responsibility of the ensure compliance with the requirements

|  |   |  |                                    |
|--|---|--|------------------------------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document №<br><br>Раздел<br>Chapter<br><br>Редакция<br>Edition | SCAA-AIR-PRC-20<br><br>8<br><br>02 |
|--|---|--|------------------------------------|

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

## Section 8. Authenticity and operability of air component parts vessel

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 предсмотренным 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. Approved PM

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.

8.2.2. 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.

8.1.1. It shall be ensured that the component parts (CPs) installed on the installation of a component that does not meet the intended design requirements and is operable. The installation of any component that does not meet the intended design requirements results in a reduction of these requirements and, consequently, in reduced airworthiness.

8.1.2. In order to maintain airworthiness, there should be control system that ensures that only those CPs are installed on a particular aircraft that conform to the approved design data for that aircraft. This chapter provides guidance on how to establish such a system.

8.2.1. An approved CP is one which is recognized as acceptable to the State of the developer, whose proper manufacture has been approved by the State of the manufacturer and which is recognized as being suitable for safe operation by the State of registration.

**Note.** CPs approved in accordance with the provisions of paragraph 10.2.1. 10.2.1. shall be authorized to be installed on a particular aircraft only if they also conform to the approved design data of the specific instance of the aircraft on which they are to be installed. For example, a seat designed and approved for a longitudinal overload of 9 g shall not be permitted to be installed on an aircraft requiring a seat dynamically tested to 16 g.

8.2.2. Standard parts, such as fasteners, are considered as approved CP if they are manufactured in accordance with accepted national or industry standards and are referenced in the description of the type design of the aircraft under consideration.

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной<br/>годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing<br/>Airworthiness Procedure</b> | <b>Документ №<br/>Document №</b><br><b>SCAA-AIR-PRC-20</b> |  |
|  |   | <b>Раздел<br/>Chapter</b><br><b>8</b>                      |  |
|  |   | <b>Редакция<br/>Edition</b><br><b>02</b>                   |  |

### 8.3. Неутвержденные составные части

#### 8.3. Unapproved constituent parts

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:

- a) СЧ, поставленные непосредственно их пользователю субподрядчиком, не наделенным правом такой поставки держателем сертификата типа и государством-изготовителем;
- b) СЧ, прошедшие ТО или ремонт и допущенные к дальнейшей эксплуатации физическим лицом или организацией, не имеющими на это разрешения;
- c) СЧ, ТО или ремонт которых проводились не в соответствии с требованиями распространяющихся на них утвержденных документов и данных;
- d) СЧ, достигшие ограничения срока их эксплуатации, включая, когда это применимо, какой-либо срок хранения.

Constituent parts that do not meet the criteria described in paras. 10.2.1 and 15.2.2 shall be considered unapproved. Unapproved parts are also considered to be any parts that do not have the required supporting documentation (see paragraph 10.4). Unapproved CPs also include improperly remanufactured CPs, for example:

- a) CPs supplied directly to their user by a subcontractor not authorized to do so by the holder of the type certificate and the State of manufacture;
- b) parts that have undergone maintenance or repair and allowed to for further operation by an individual or organization not authorized do so
- c) CPs have that not been maintained or repaired in accordance the requirements of the approved documentation and data applicable to them;
- d) CPs that have reached the limit of their useful life, including, where applicable, any shelf life.

### 8.4. Сопроводительная документация

#### 8.4. Supporting documentation

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.

8.4.2. Такие документы должны содержать информацию, отражающую:

- а) полномочия на ее выпуск;

8.4.1. An important element of any system designed to ensure that only approved CPs are installed on aircraft is the availability of supporting documentation to provide written confirmation of the acceptability of the installation of such an CP. Such a process should include the provision of all necessary information regarding the CP in question that is sufficient to enable a potential installer to easily determine the status of the CP.

8.4.2. Such documents shall contain information reflecting:

- а) authority to issue it;

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
|  | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 8               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |
|   |   |                          |                 |

- b) идентификационное обозначение (номер) для обеспечения прослеживаемости;
- c) название, адрес и номер утверждающего документа выпускающей организации;
- d) номер заказа, договора или счета-фактуры;
- e) количество, описание, обозначение СЧ и, когда это применимо, заводской номер СЧ;
- f) соответствующую информацию относительно каких-либо ограничений срока эксплуатации, включая регистрируемые данные об истории эксплуатации;
- g) подпись и номер удостоверения лица, выпускающего документ;
- h) указание о том, является ли СЧ новой или бывшей в употреблении.

8.4.3. Эксплуатанты должны использовать компоненты, агрегаты, одобренные держателем сертификата типа (TCH/STCH/OEM) производителями, при необходимости, детали РМА могут быть использованы на ВС при условии:

- a) РМА не является "Критическим компонентом".

"Критический компонент" – это компонент, идентифицированный как критический обладателем одобрения конструкции в процессе утверждения или иным образом экспортирующим органом.

Как правило, такие компоненты включают детали, для которых время замены, интервал проверки или связанная с ними процедура указаны в разделе Ограничения летной годности или в требованиях по техническому обслуживанию сертификации руководства по техническому обслуживанию изготовителя или инструкции по поддержанию летной годности.

Утверждение "Эта часть РМА не является критическим компонентом" должно быть записано в Блоке сертификата на компонент

- b) Компонент, изготовленный по процедуре РМА, соответствует конструкторской (дизайн) документации, полученной на основании лицензионного соглашения с держателем соответствующих прав на конструкторскую документацию, и изготовлен в соответствии с

- b) Identification designation (number) For to ensure traceability
- c) name, address and number approving document of the name, address the issuing and number of approving organization;
- d) number of the order, contract or invoice
- e) the quantity, description, designation of the CP and, where applicable, the factory number of the CP;
- f) relevant information regarding any limitations on operational life, including recorded operational history data;
- g) signature and identification number of the person issuing the document;
- h) an indication of whether the CP is new or used

8.4.3. Operators shall use components and assemblies approved by the type certificate holder (TCH/STCH/OEM) manufacturers. If necessary, PMA parts may be used on aircraft provided that:

- a) the PMA is not a "critical component".

A 'critical component' is a component identified as critical by the design approval holder during the approval process or otherwise by the exporting authority.

Typically, such components include parts for which the replacement time, inspection interval, or associated procedure is specified in the Airworthiness Limitations section or in the maintenance requirements of the manufacturer's maintenance manual or airworthiness directive.

The statement 'This part of the PMA is not a critical component' shall be recorded in the Component Certificate Block

- b) The component manufactured under the PMA procedure complies with the design documentation obtained on the basis of a license agreement with the holder of the relevant rights to the design documentation and is manufactured in accordance with the established requirements of



**Процедура поддержания летной  
годности воздушного судна**  
**Aircraft Continuing  
Airworthiness Procedure**

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
| Раздел<br>Chapter        | 8               |
| Редакция<br>Edition      | 02              |

установленными требованиями лицензирующей организации.

Утверждение "Изготовлено по лицензионному соглашению с владельцем по разрешению FAA на разработку" должно быть следующим в Блоке 13 (или 12) Формы 8130-3 FAA или аналогичной.

с) Обладатель РМА может доказать, что деталь получила явное одобрение EASA в виде изменения конструкции STC или от любого из национальных авиационных ведомств государств - членов Европейского союза, если такое одобрение было предоставлено до 28 сентября 2003 года. Ссылка на данное разрешение должна быть сделана в Блоке 13 (или 12) Формы и № 8130-3 FAA.

8.4.4. Для деталей и материалов без номера партии/лота следует использовать внутреннюю систему отслеживания номеров.

Организация/отдел по ТО должна иметь программу приемки, в рамках которой будет проводиться инспекция:

- Гарантируя наличие для входящего компонента, материала необходимой сертификационной документации и прослеживаемостью;

- Включает в себя процесс проверки подтверждающих тегов деталей для обеспечения информации на тэге (например, детали). наименование, партийный номер, серийный номер, модификация и/или любая другая применимая дополнительная информация совпадает с действительной информацией на детали.

Во время приемочного контроля компонентов/материалов воздушного судна как минимум должны быть проверены следующие параметры:

- поступающих от одобренных источников в соответствии с Перечнем утвержденных поставщиков;
- состояние AD компонентов самолета;
- партийный номер, серийный номер (если требуется), номер партии/лот (если требуется) и количество в соответствии со следующими требованиями, с заказом на покупку;
- ко всем поступающим частям должна прилагаться утвержденная входящая

the licensing organization.

The statement "Manufactured under license agreement with the holder of an FAA development approval" shall appear in Block 13 (or 12) of FAA Form 8130-3 or equivalent.

c) The PMA holder can prove that the part has received explicit approval from EASA in the form of an STC design change or from any of the national aviation authorities of the European Union member states, if such approval was granted before 28 September 2003. Reference to this approval must be made in Block 13 (or 12) of Federal Aviation Agency Form No. 8130-3.

8.4.4. For parts and materials without a batch/lot number, an internal number tracking system should be used.

The maintenance organization/department must have an incoming programme in place, under which inspections will be carried out:

- Ensures that the necessary certification documentation and traceability are available for incoming components and materials;
  - Includes the process of verifying part identification tags to ensure that the information on the tag (e.g., part name, lot number, serial number, modification, and/or any other applicable additional information) matches the actual information on the part.

During the incoming inspection of aircraft components/materials, at a minimum The following parameters must be checked:

- originating from approved sources in accordance with the List of Approved Suppliers;
- condition of aircraft AD components;
- batch number, serial number (if required), lot number (if required) and quantity in accordance with the following requirements, with purchase order;
- All incoming parts must be accompanied by approved incoming documentation certifying authenticity as listed below;

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 8               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

документация, удостоверяющая подлинность приведено ниже;

- Состояние (проверка физического состояния, повреждений при транспортировке, тепловых повреждений и т.д.) поставляемого оборудования, компонентов;
- срок годности / ограничение срока годности;
- состояние гарантийных пломб (если применимо);
- соответствие требованиям CDCCL (Ограничения по управлению конфигурацией критической конструкции).

Входной контроль должен выполняться сертифицированными специалисты категории B1, B2 прошедшие соответствующие обучение согласно процедурам и инструкциям.

8.4.5. Не подлежащие восстановлению компоненты должны классифицироваться как не подлежащие восстановлению:

- a) компоненты с неремонтопригодными дефектами, видимыми или не видимыми невооруженным глазом;
- b) компоненты, которые не соответствуют спецификациям конструкции и не могут быть приведены в соответствие с этими спецификациями;
- c) компоненты, подвергшиеся недопустимым модификациям или переделкам, которые являются необратимыми;

- Condition (physical condition check, transport damage, thermal damage, etc.) of the equipment and components being delivered;

- Shelf life/expiry date;
- Condition of warranty seals (if applicable);
- Compliance with CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitations) requirements.

Incoming inspection must be performed by certified B1 and B2 specialists who have undergone appropriate training in accordance with procedures and instructions.

8.4.5. Components that cannot be restored shall be classified as non-restorable:

- a) components with non-repairable defects, visible or not visible to the naked eye;
- b) components that do not comply with design specifications and cannot be brought into compliance with these specifications;
- c) components that have undergone unacceptable modifications or alterations that are irreversible;

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 8               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

d) сертифицированные детали с ограниченным сроком службы, которые достигли или превысили свой сертифицированный срок службы, либо имеют отсутствующие или неполные записи;

e) компоненты, состояние которых не может быть восстановлено из-за воздействия экстремальных сил, тепла или неблагоприятных условий окружающей среды;

f) компоненты, для которых не может быть обеспечено соответствие применимой директиве летной годности;

g) компоненты, для которых невозможно получить записи о техническом обслуживании и/или проследить их до производителя.

d) certified parts with a limited service life that have reached or exceeded their certified service life, or have missing or incomplete records;

e) components whose condition cannot be restored due to exposure to extreme forces, heat or adverse environmental conditions;

f) components for which compliance with the applicable airworthiness directive cannot be ensured;

g) components for which it is impossible to obtain maintenance records and/or trace them back to the manufacturer.

## 8.5. Меры предосторожности против случайной приемки неутвержденных СЧ

### 8.5. Precautions against accidental acceptance of unapproved CPs

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

8.5.2. 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 доверительный уровень доверия к поставщикам СЧ, а также обеспечиваются:

a) постоянное сравнение заказанных и поставленных СЧ;

b) оперативное предупреждение о любых несанкционированных изменениях в сопроводительной документации и неспособности поставщика представить требуемую документацию;

8.5.1. Documenting compliance with the conditions of the approval process does not, in and of itself, guarantee that unapproved CPs will not be installed if the original supplier of such CPs knowingly provides false information or otherwise attempts to mislead.

8.5.2. Additional security measures should always be taken to provide adequate advance warning of unapproved CPs before authorizing their installation. In such cases, the main safeguard is an effective, well-informed and constantly vigilant CP order and supply management system that establishes a satisfactory level of confidence in CP suppliers through audits and reporting, and ensures that:

a) constant comparison of ordered and delivered CPs;

b) prompt warning of any unauthorized changes to the supporting documentation and the supplier's failure to provide the required documentation;

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной<br/>годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing<br/>Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 8               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

- с) меры предосторожности, если заявленная цена СЧ значительно ниже цен, заявленных другими поставщиками;
- д) меры предосторожности, если срок поставки значительно меньше заявленного другими поставщиками;
- е) 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, 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. Informing about unapproved PMs

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

- c) precautions if the stated price of the CP is significantly lower than the prices stated by other suppliers;
- d) precautionary measures if the delivery time is significantly shorter than that stated by other suppliers
- e) availability of information on the used by approved manufacturers packaging methods CP, maintenance organizations and retailers and the ability to identify deviations from these methods

8.5.3 Organizations, in particular approved maintenance organizations and operators, should put in place procedures to ensure that all personnel, personnel who have a regular involvement involved with CP, supply chain, especially including those in the warehousing, mechanics and enabling personnel, are fully aware of the hazards posed by unapproved PM and their likely sources. Such personnel should have full information on access to any databases on unapproved CP. Approved maintenance organizations and operators should also ensure that their CP suppliers are fully integrated into the exchange system, information and periodic checks should be carried out on staff members to ensure that they remain vigilant to the issue.

8.6.1. The systems used by end-users to provide information to holders and regulatory authorizations are intended to facilitate the widespread dissemination of warnings about the identification of unapproved CPs, so that operators of similar equipment can be informed immediately. Given the expected randomness of unapproved CPs, such an information system should be available readily ready to and operate

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br>Государственное Агентство<br>Гражданской Авиации<br>Кыргызской Республики | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 8               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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 почертнуть максимально возможный объем информации из сообщения о предполагаемой неутвержденнной 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 "улике" 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

at any reasonable time. It follows that such an information system (and programs in this area in general) should be widely publicized.

8.6.2. In order to extract as much information as possible from a report on a suspected unapproved CP, a standardized presentation of such data should be established. The required information will (should) include a description of the part and the source of supply; part designations and, where applicable, serial numbers; characteristic colors, markings, dimensions, and features of unapproved parts that distinguish them from genuine articles; and the nature of any accompanying documentation.

8.6.3. At any time an CP is suspected, it and any accompanying documentation should be immediately isolated and withheld until the authority handling the communication is satisfied that there is no further need for such "evidence" or until the authenticity of the CP has been established.

8.6.4. Some reports of suspicious unapproved CPs will eventually turn out to be false as additional information becomes available in the form of supporting documentation. An effective reporting system should anticipate such false signals and the effort expended on them, recognizing that preventing them may ultimately result in the loss of a valid report.

8.6.5. A relatively simple database, preferably organized by computer, should be will be required to maintain the data recorded and to



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

8

Редакция  
Edition

02

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 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.

enable simple processing of suspected unapproved CP reports. The able to be queried in such a way that a common thread in the messages received can be easily identified by keyword access. The database itself may be a specialized system or part of a much more general system for collecting information on operational events.

8.6.6. Given the international nature of aviation activities and, in particular, the known international nature of the manufacture and distribution of unapproved CP, it is a clear advantage to be able to link national databases, as the smooth cross-exchange of information is essential to successfully combat the problem.

## 8.7. Держатели складов и розничные торговцы СЧ

### 8.7. Warehouse holders and retailer's 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 серьёзный 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,

8.7.1. Warehouse keepers and retailers are recognized as having a major influence in preventing the use of unapproved CPs. These organizations have a recognized commercial role in stocking or receiving CPs, often at short notice on demand. Airline logistics services have lists of approved suppliers that are subject to rigorous quality system screening for ASA 100 (Aviation Suppliers Association) Certification, ISO 9001 compliance, etc.

8.7.2. From an airworthiness perspective, the CP supplier simply acts as the holder of the PM and its accompanying information for a limited period of time, transferring the specific CP and its data to the purchaser in a single package. The most effective control is exercised by the purchaser of the CP by verifying that the CP is the one needed and that the documentation



**Процедура поддержания летной годности воздушного судна**  
**Aircraft Continuing Airworthiness Procedure**

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
| Раздел<br>Chapter        | 8               |
| Редакция<br>Edition      | 02              |

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** **8.8. Component parts removed from aircraft no longer in service**

8.8.1. 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.

8.8.2. Для того чтобы выяснить предшествующую историю ТО и статус выполнения МСАИ, 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, например, грубые посадки или попадания молнии.

8.8.3. Важно, чтобы процесс снятия СЧ с ВС должен планироваться и контролироваться, аналогично практике, принятой при обычном выполнении работ по ТО на эксплуатируемом ВС. При выполнении данной процедуры,

accurately reflects the status of the CP. Additional safeguards are provided by ensuring that the installer only purchases CPs from suppliers that have a known satisfactory reputation.

8.7.3. CP retailers may also split large orders of identical CPs into smaller batches for shipment to end-users. In this case, they should provide documentation that the CPs are from the original large order and either issue a second set of airworthiness documentation, or attach a copy of the original airworthiness documentation, if authorized by their State's regulatory authority.

8.8.1. Aircraft that have been decommissioned are often used as a source of spare parts; this practice is referred to as "dismantling for parts". These parts, although serviceable when the aircraft is placed in storage, may be subject to adverse environmental influences and long storage periods.

8.8.2. In order to ascertain the previous maintenance history and status of MCAIs, modifications and repairs of the dismantled MFs, the recorded data of the aircraft and its CPs will need to be examined before the aircraft is placed in storage. Any unusual events that occurred immediately prior to storage, such as rough landings or lightning strikes, should also be considered when making a decision on the operability of the dismantled Part.

8.8.3. It is important that the process of removing the CP from the aircraft should be planned and controlled, similar to the practice adopted in the normal performance of maintenance work on an aircraft in service.

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной<br/>годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing<br/>Airworthiness Procedure</b> | <b>Документ №<br/>Document №</b><br><b>SCAA-AIR-PRC-20</b> |  |
|  |   | <b>Раздел<br/>Chapter</b><br><b>8</b>                      |  |
|  |   | <b>Редакция<br/>Edition</b><br><b>02</b>                   |  |

необходимо, в частности, учитывать следующие аспекты:

- a) способ снятия СЧ должен предусматривать использование обычной документации по ТО (например, руководств по технической эксплуатации) и предписанных инструментов;
- b) должно быть в наличии наземное оборудование для обеспечения надлежащего доступа;
- c) при выполнении работ на открытом воздухе разборку следует прекращать при плохой погоде;
- d) все работы должны выполняться персоналом по ТО, обладающим надлежащей квалификацией;
- e) на все разомкнутые соединения должны быть установлены заглушки;
- f) в непосредственной близости к месту работ должна быть оборудована защищенная и закрытая зона "изолатор" для хранения снятых СЧ;
- g) 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 организацией. 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. Component parts removed from aircraft involved in an aircraft accident**

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

When performing this procedure, the following aspects, in particular, should be taken into account:

- a) The method of removal of the CP shall include the use of normal maintenance documentation (e.g. maintenance manuals) and prescribed tools;
- b) ground equipment should be available to ensure proper access;
- c) when working outdoors, disassembly should be stopped in bad weather;
- d) All work must be carried out by properly qualified maintenance personnel;
- e) plugs shall be fitted to all open connections ;
- f) A secure and enclosed "isolator" area shall be provided in the immediate vicinity of the work site for the storage of removed CPs;
- g) The should be normal system for managing maintenance documentation used, i.e., the use of work orders or cards to record the removal of units and the use of labels to indicate serviceability status.

8.8.4. The condition assessment and eventual clearance for service of each removed component shall be carried out by a duly approved organization. The amount of work to be carried out to allow operation of the component may, depending on the factors mentioned in paragraph 10.8.1., range from a simple external visual inspection to a complete reassembly

8.9.1. When an aircraft is involved in an aircraft accident, title to salvage may pass from the insured owner to others (e.g., the aircraft's insurers); this salvage may be offered for sale either in its entirety or as individual component



## Процедура поддержания летной годности воздушного судна

### Aircraft Continuing Airworthiness Procedure

Документ №  
Document №

SCAA-AIR-PRC-20

Раздел  
Chapter

8

Редакция  
Edition

02

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 имеющихся 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, 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

parts of the aircraft in an "as is and where is" condition. While some items may not have been damaged at all in the accident or incident that caused the aircraft to be declared salvage, it is important to obtain clear evidence that they were not in fact damaged. If such proof cannot be obtained, the item may not be authorized for use.

8.9.2. Therefore, before consideration of reassembly and reinstallation, all such items should be competently evaluated and verified in the light of a proper understanding of the circumstances of the accident, the conditions of subsequent storage and transportation, and the previous operational history derived from valid recorded airworthiness data. Validation of this assessment through the issuance of an airworthiness certificate is essential.

8.9.3. In particular, if the impact load is sufficient to exceed the design strength of any CP, residual stresses are likely to persist which may reduce the actual strength of the element or otherwise impair its function. Stresses in excess of said stresses may cause the element to crack, which may be even more dangerous. In addition, a reduction in strength may be caused by a change in material characteristics due to overheating in a fire. It is therefore extremely important to establish that the item is not cracked, deformed or overheated. If the exact initial dimensions are unknown, it may be difficult to assess the degree of deformation. In this case, the only possible option is to reject the product. Any suspicion of overheating should be grounds for conducting laboratory tests to identify significant changes in the properties of the material.

|  |   |                          |                 |
|--|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|  |   | Раздел<br>Chapter        | 8               |
|  |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

лабораторных исследований по выявлению существенных изменений свойств материала.

## 8.10. Утилизация негодных СЧ

### 8.10. Disposal of unusable CP

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 возвратить их в эксплуатацию:

- a) СЧ с неремонтируемыми дефектами вне зависимости от того, видны они или не видны невооруженным глазом;
- b) СЧ, которые не отвечают установленным утвержденной конструкцией техническим требованиям и не могут быть приведены в соответствие с применимыми к ним требованиям;
- c) СЧ и материалы, последующая обработка или восстановление которых не помогут их сертификации в рамках утвержденной системы;
- d) СЧ, которые подверглись неприемлемым модификации или восстановлению, которые невозможно исправить;
- e) СЧ с ограниченным сроком эксплуатации, которые достигли или превысили установленные для них ограничения ресурса или срока службы, либо на них отсутствуют полные регистрируемые данные;
- f) СЧ, летная годность которых не может быть восстановлена вследствие воздействия чрезмерных нагрузок или нагрева (см. п. 10.8);
- g) 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;

8.10.1. Persons authorized to dispose of unserviceable aircraft parts and materials should consider the possibility that may be such parts and materials as serviceable and then sold as serviceable. Precautions should be taken to ensure that a controlled process for the disposal of the parts and materials listed below is in place to ensure that they are not returned to service misrepresented.

- a) CPs with unrepaired defects, whether or not they are the naked eye visible to;
- b) CPs that do not meet the technical requirements set forth in the approved design and cannot be brought into conformity with the requirements applicable to them;
- c) CP and materials whose subsequent processing or recovery will not support their certification under an approved system;
- d) CPs that have undergone unacceptable modification or remediation that cannot be corrected
- e) Life-limited CPs that reached or exceeded lifetime have their limits or service life , or lack complete records;
- f) CPs whose airworthiness cannot be restored due to excessive loads or heating (see para. 10.8)
- g) main power structural elements removed from an aircraft that has completed a large number of flight cycles and for which compliance with the mandatory requirements applicable to ageing aircraft cannot be ensured

|   |   |                          |                 |
|---|---|--------------------------|-----------------|
| <br><b>ГАГА</b><br><small>Государственное Агентство<br/>Гражданской Авиации<br/>Кыргызской Республики</small> | <b>Процедура поддержания летной годности воздушного судна</b><br><b>Aircraft Continuing Airworthiness Procedure</b> | Документ №<br>Document № | SCAA-AIR-PRC-20 |
|   |   | Раздел<br>Chapter        | 8               |
|   |   | Редакция<br>Edition      | 02              |

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 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.

8.10.2. In certain cases where the evaluation process to determine whether the ongoing airworthiness of an item or material can it be is may not be appropriate to write off the item or material. Examples of such cases are: extension of service lives, recovery of recorded service history data, or approval of new repair methods and techniques. In these cases, serviceable parts should be separated from the specified parts until a decision is made whether to restore the airworthiness of these parts or to write them off restored.

8.10.3. Part(s) to be scrapped shall always be separated from serviceable part sand shall be destroyed or clearly and permanently marked. This shall be done in such a way as to render the component unusable for its original intended purpose and shall also exclude the possibility of its restoration upon final disposal or disguise in order to give a bit serviceable .

8.10.4. In the event that CPs to be written off are transferred for legitimate use, e.g. for use training as teaching aids, for research and development, non-aviation on-aviation in or for use destruction is often inappropriate. In such cases, said CPs should be permanently marked to indicate that they are inoperable, otherwise, the original CP designation or nameplate may be removed or a record of the transfer of such CPs may be maintained.