



90-е годы XX века.

**FAA**

Одной из первых к решению проблем аутентичности приступила авиационная администрация США, введя в действие ряд нормативных актов, регулирующих производство, ремонт, поставку и контроль качества компонентов ВС

*г. Монреаль  
Канада*

**Январь 2000 года.** Международное совещание группы экспертов по сохранению летной годности. Впервые в гражданской авиации введено понятие «аутентичность»



**2001г. DOC 9760.** Руководство по летной годности, 1-е издание.

**9 глава «Аутентичность и работоспособность составных частей ВС» - дано понятие аутентичности**



**24.12.2001г.** В ГосНИИ ГА разработана и утверждена в Департаменте ПЛГ ГВС и технического развития МТ России «Методика оценки аутентичности компонентов ВС» **№ 24.10-966** (первая редакция)

Вторая редакция введена в действие Указанием ГСГА Минтранса России от **19.03.2004г. № 24.10-35ГА** и утверждена **23.11.2005г.** в Управлении авиационной промышленности Федерального Агентства по промышленности



**Ил-76 № 76588**  
**а/к «Русь»**

**14.07.2001г.** При расследовании авиакатастрофы обнаружены поддельные формуляры самолета, вспомогательных силовых установок, а также дубликаты на двигатели Д-30КП, ранее списанные в Министерстве обороны (из телеграммы ДПЛГ ВС и ТР ГА).

**Ту-134А № 65137**  
**а/к Карат**

**08.05.2003 г.** При выполнении рейса по маршруту Внуково – Ростов-на-Дону при заходе на посадку сработало табло «Отказ основной гидросистемы». Причиной отказа гидросистемы явилось разрушение насоса НП-89М № Н212В39. В ходе расследования установлено, что данный насос имеет фальсифицированную пономерную документацию. Установлено, что агрегат с аналогичным номером, но с оригинальной пономерной документацией, эксплуатируется в другой авиакомпании.

**Ан-140 № 4К-АZ48**  
**Азербайджан**

**23.12.2005 г.** **Заключение МАК:** Катастрофа самолета произошла вследствие нештатной работы бортовой системы индикации крена и тангажа (авиагоризонты) на этапе взлета и начального набора высоты.

**Комиссией по расследованию установлено:** Техническое состояние левого авиагоризонта и неработоспособность системы его встроенного контроля, а также работа общей самолетной системы контроля авиагоризонтов по крену и электропитанию не могли обеспечивать безопасную эксплуатацию ВС и **напрямую повлияли на катастрофический исход полета**, так как комиссия в ходе расследования установила контрафактность левого АГК-77-15 №0693773 и фальсификацию года выпуска блоков контроля крена БКК-18 и сигнализатора нарушения питания СНП-1, установленных на данном ВС в сторону завышения («омоложения»), соответственно на 20 лет и на 6 лет.

**Ми-8МТВ-1 RA-27114**  
**а/к ОАО «ЮТэйр»**

**02.11.2007 г.** Республика Либерия. Катастрофа вертолета по причине разрушения в полете лопасти рулевого винта. В результате расследования установлено, что был установлен РВ с неявным жизненным циклом (заводские номера на лопастях РВ перебиты, паспорт вызывает сомнения в своей подлинности).



# Аутентичность - соответствие компонента требованиям государства регистрации АТ

## ТРЕБОВАНИЯ В ГА РОССИИ

«Методика оценки аутентичности компонентов ВС»  
24.10-966ГА (2-ая редакция)



## РЕКОМЕНДАЦИИ ИКАО

Дос. 9760-AN/967 "Руководство по летной годности", издание третье 2014 г., часть III "Государство регистрации", глава 9 "Сохранение летной годности", п. 9.10 "Аутентичность и работоспособность составных частей воздушного судна"

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЕМ ФАКТА И ДАТЫ ВЫПУСКА ИЛИ РЕМОНТА КВС С НОМЕРОМ УКАЗАННЫМ В ПОНОМЕРНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

НАЛИЧИЕ У ПРЕДПРИЯТИЯ-ИЗГОТОВИТЕЛЯ ИЛИ РЕМОНТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО РАЗРЕШИТЕЛЬНОГО ДОКУМЕНТА НА СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ИЛИ РЕМОНТ КВС ДАННОГО ТИПА

СООТВЕТСТВИЕ ПЕЧАТЕЙ И ШТАМПОВ В ПОНОМЕРНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НА КВС ПЕЧАТЯМ, ДЕЙСТВУЮЩИМ НА ПРЕДПРИЯТИИ

ВЫПОЛНЕНИЕ ТО, РЕМОНТОВ, ДОРАБОТОК И БЮЛЛЕТЕНЕЙ В СООТВЕТСТВИИ С ЭТД

СООТВЕТСТВИЕ РЕСУРСОВ, УКАЗАННЫХ В ПОНОМЕРНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НА КВС, УСТАНОВЛЕННЫМ РЕСУРСАМ ДЛЯ ДАННОГО ТИПА ИЗДЕЛИЙ

СООТВЕТСВИЕ ПОДПИСЕЙ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЛИЦ ПРЕДПРИЯТИЯ В ПОНОМЕРНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НА КВС

Соответствие правил оформления пономерной документации требованиям ГОСТ 27692-88, ГОСТ 27693-88, ПКД-83, НТЭРАТ ГА-93

Соответствие правил ведения пономерной документации при эксплуатации КВС требованиям НТЭРАТ ГА-93

ИЗГОТОВЛЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИЕЙ, НЕ ИМЕЮЩЕЙ НЕОБХОДИМЫХ РАЗРЕШИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ

ПОСТАВЛЕННЫЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОРГАНИЗАЦИЕЙ, НЕ НАДЕЛЕННОЙ СООТВЕТСТВУЮЩИМИ ПРАВАМИ

ПРОШЕДШИЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, РЕМОНТ ИЛИ МОДИФИКАЦИЮ В ОРГАНИЗАЦИИ, НЕ ИМЕЮЩЕЙ НЕОБХОДИМЫХ РАЗРЕШИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ

ПРОШЕДШИЕ ТО, РЕМОНТ И ДОРАБОТКУ В СООТВЕТСТВИИ С НЕДЕЙСТВУЮЩЕЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ

НЕ ПРОШЕДШИЕ ТО, РЕМОНТ И ДОРАБОТКУ В СООТВЕТСТВИИ С ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ

БЕЗ СОПРОВОДИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ ИЛИ С СОПРОВОДИТЕЛЬНОЙ И ПОНОМЕРНОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ДЕЙСТВУЮЩИМ ТРЕБОВАНИЯМ



# Аутентичность компонента воздушного судна – соответствие компонента ВС установленным требованиям государства регистрации ВС

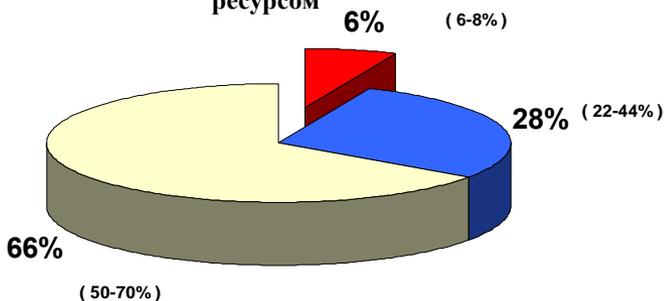


Количество авиапредприятий, участвующих в работах по оценке аутентичности (на май 2016 г.)	113
Количество типов ВС	89
Количество ВС включенных в ИАС МЛГ ВС	3742
Количество компонентов ВС в ЦБД ИАС МЛГ ВС	1870013
Общее количество неутвержденных компонентов ВС (в т.ч. по результатам экспертной оценки)	4835
Количество агрегатов-двойников	12563

## Сравнительный анализ, выявленных неутвержденных компонентов ВС типа Ми-8, эксплуатируемых в РФ и за рубежом



Обобщенные относительные результаты оценки аутентичности компонентов ВС с ограниченным ресурсом



■ Неутвержденные компоненты ВС ■ Без замечаний к ПД ■ С нарушениями в ПД



**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ**

**РАЗРАБОТКА ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЙ  
СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ**

**РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ МЕЖОТРАСЛЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ**

**РАЗРАБОТКА МЕТОДОВ ИДЕНТИФИКАЦИИ КОМПОНЕТОВ ВС**

**РАЗРАБОТКА ЭЛЕКТРОННОЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ  
ДОКУМЕНТАЦИИ**

**ВВЕДЕНИЕ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА  
ПОСТАВКУ НЕАУТЕНТИЧНЫХ КОМПОНЕНТОВ ВС**