

Бюллетень № Ан-24-ГС002-БЭ-Г

Самолеты Ан-24 всех модификаций, внесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов
Российской Федерации

Начальник Управления поддержания летной годности
воздушных судов Росавиации

В.В. Кудинов

Введен в действие

«20» 11 2019

Согласовано

Заместитель директора
НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА

К.А. Арепьев

«18» октября 2019 г.

Утверждаю

Главный конструктор
ФГУП ГосНИИ ГА

М.С. Громов

«19» ноября 2019 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ № Ан-24-ГС002-БЭ-Г

По вопросу: Информирование авиационных предприятий, эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию авиационной техники, ремонтных организаций гражданской авиации об уточнении порядка отработки ресурсов и сроков службы самолетов Ан-24 всех модификаций, внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, их агрегатов и комплектующих изделий

1. Настоящим Бюллетенем авиационные предприятия, эксплуатанты, организации по техническому обслуживанию авиационной техники, ремонтные организации гражданской авиации информируются о том, что уточняется порядок отработки ресурсов и сроков службы самолетов Ан-24 (всех модификаций) с максимальной взлетной массой 21,0 т (21,8 т) и 22,0 т (22,5 т), внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации.

2. Бюллетенем №1530-БЭ-Г самолетам Ан-24 (всех модификаций) установлены следующие ресурсы и сроки службы:

2.1. Назначенные ресурс и срок службы 80000 летных часов, 47000 полетов и 60 лет.

2.2. Ресурс и срок службы до очередного капитального ремонта 26000 летных часов, 12000 полетов и 30 лет.

3. Ресурсы и/или сроки службы, указанные в п. 2, отрабатываются при следующих условиях:

3.1. Эксплуатации и ремонта самолетов в соответствии с действующей эксплуатационной документацией, технологиями ремонта самолета и с учетом требований настоящего Бюллетеня.

3.2. Выполнении работ согласно Приложения 1 к Бюллетеню №1530-БЭ-Г самолета Ан-24.

3.3. Эксплуатации КИ в соответствии с Перечнем № АН-24-23/112 с изменениями и дополнениями на 01.03.2006 (Приложение № 1 к письму УНПЛГ ГВС от 24.04.2006 № 5.10-32 ГА) к Бюллетеню № 1375-БЭ-Г с учетом п. 6 настоящего Бюллетеня.

3.4. Поэтапной отработки ресурсов и/или сроков службы с проведением исследования технического состояния и оценке фактических условий эксплуатации каждого самолета, его систем, КИ с периодичностью не более 1500⁺¹⁰⁰ летных часов, 1000⁺⁵⁰ полетов, 1 года⁺³ месяца непосредственной эксплуатации.

3.5. Допуск к очередному этапу отработки ресурсов и/или сроков службы осуществляется на основании Решения, оформленного в соответствии с п.4.6.

4. Поэтапную отработку ресурсов и/или сроков службы самолетами Ан-24 ГА Российской Федерации в пределах, указанных в п. 2, выполнять с оформлением следующей документации:

4.1. Письменного обращения (заявки) эксплуатанта самолета к главному конструктору ФГУП ГосНИИ ГА (НЦ ПЛГВС) о предмете работ и необходимых параметрах очередного этапа отработки ресурсов и/или сроков службы, предоставляемого по установленной форме (Приложение 1 к настоящему Бюллетеню).

4.2. Программы работ по исследованию технического состояния самолета, разработанной и утвержденной главным конструктором ФГУП ГосНИИ ГА (НЦ ПЛГВС) и согласованной ФГУП «ЦАГИ» и Филиалом «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА.

Примечания:

1. Объем выполняемых работ определяется Программой исследования технического состояния ВС.

2. Работы по Программе исследования технического состояния должны проводиться при остатке назначенного и(или) межремонтного ресурса не более 500^{+50} часов и(или) не более 6^{-2} месяцев до истечения назначенного и (или) межремонтного срока службы.

4.3. Акта оценки технического состояния самолета, в котором отражены результаты выполненных работ согласно Программе работ по исследованию технического состояния. Акт должен быть согласован организацией по ТО АТ, проводившей работы по Программе, ремонтной организацией гражданской авиации, главным конструктором ФГУП ГосНИИ ГА (НЦ ПЛГВС) и утвержден эксплуатантом самолета.

4.4. Акта об устранении дефектов и другой доказательной документации согласно Программе исследования технического состояния самолета.

4.5. Комплексного заключения, разработанного и утвержденного главным конструктором ФГУП ГосНИИ ГА (НЦ ПЛГВС) и согласованного ФГУП «ЦАГИ» и Филиалом «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА об условиях сохранения летной годности самолета при продолжении эксплуатации до отработки очередного этапа ресурсов и/или сроков службы.

4.6. Решения о продолжении эксплуатации ВС до отработки очередного этапа ресурса и/или срока службы. Решение должно быть утверждено главным конструктором ФГУП ГосНИИ ГА (НЦ ПЛГВС), согласовано ФГУП «ЦАГИ» и Филиалом «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА и одобрено УПЛГВС Росавиации.

5. На основании Решения указанного в п. 4.6 эксплуатантом вносится соответствующая запись в Формуляр самолета.

6. Для продолжения эксплуатации КИ (включая покупные изделия) свыше ресурсов и сроков службы, указанных в Перечне № АН-24-23/112 с изменениями и дополнениями на 01.03.2006 (Приложение № 1 к письму УНПЛГ ГВС от 24.04.2006 № 5.10-32 ГА) к Бюллетеню № 1375-БЭ-Г, с учетом положений Бюллетеня №1530-БЭ-Г необходимо:

6.1. В обращении (заявке) эксплуатанта самолета (см. п. 4.1), указать перечень КИ (включая покупные изделия), которые планируется эксплуатировать до граничных величин параметров этапа отработки ресурсов и сроков службы. Указанная заявка должна быть направлена в ФГУП ГосНИИ ГА и в Филиал «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА.

6.2. Филиал «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА разрабатывает и утверждает Программу работ по исследованию технического состояния КИ (включая покупные изделия). Указанная Программа должна быть согласована главным конструктором ФГУП ГосНИИ ГА (НЦ ПЛГВС).

6.3. По результатам выполнения указанной в п. 6.2 Программы Филиал «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА разрабатывает и утверждает Заключение о возможности дальнейшей эксплуатации КИ (включая покупные изделия). Указанное Заключение должно быть согласовано главным конструктором ФГУП ГосНИИ ГА (НЦ ПЛГВС) и являться Приложением к Комплексному заключению по п. 4.5

7. Выполнение комплекса работ по исследованию технического состояния самолетов Ан-24 при поэтапной отработке назначенного ресурса и срока службы 80000 летных часов, 47000 полетов, назначенного срока службы 60 лет, ресурса до очередного капитального ремонта 26000 летных часов, 12000 полетов и срока службы до очередного капитального ремонта 30 лет проводить в ремонтных организациях, в эксплуатационных предприятиях и организациях, сертифицированных в соответствии с ФАП-285.

8. Электропровода марки БПВЛ самолетов Ан-24 эксплуатировать в пределах назначенного срока службы 60 лет после проведения ФГУП ГосНИИ ГА дополнительных исследований проводов, отработавших календарный срок службы 48-50 лет в соответствии с ММ 16.1.203-88/91.

9. Указанные в п. 2 ресурсы и сроки службы не распространяются на самолеты, приобретенные российскими эксплуатантами за пределами Российской Федерации и из других ведомств. Продолжение их эксплуатации определяется в индивидуальном порядке с учетом требований настоящего бюллетеня, одновременно с проведением процедуры перевода самолета на

эксплуатацию по действующей в Российской Федерации документации (Указание ГС ГА от 24.01.2001 г. № 24.9-8ГА).

10. В процессе эксплуатации самолёта Эксплуатант обязан незамедлительно представлять ФГУП ГосНИИ ГА следующие данные:

— об инцидентах, связанных с отказами и повреждениями авиационной техники;

— возгорание (пожар), вызванное отказом или неисправностью системы или оборудования;

— дефекты, вызванные нелокализованным разрушением силовой установки;

— утечка воспламеняющихся жидкостей в зонах, где имеется источник возгорания;

— отказ системы торможения, вызванный разрушением конструкции или материала в ходе эксплуатации;

— существенный отказ силового элемента конструкции самолёта, вызванный каким-либо особым состоянием собственно конструкции (усталость, недостаточная прочность, коррозия и т.д.);

— любая ненормальная вибрация или тряска, вызванные неисправностью или отказом элемента конструкции или системы;

— отказ двигателя по причине: пожара, разрушения (вылет опасных фрагментов через корпус двигателя), потери возможности выключения двигателя, появления недопустимой тяги в направлении, противоположном движению самолёта, или по любой другой причине;

— любая неисправность или отказ элемента конструкции или системы управления, влияющая на нормальное управление самолётом, снижая его лётные качества.

11. Бюллетень № Ан-24-ГС001-БЭ-Г, введенный в действие 31.10.2017, считать утратившим силу.

12. Основанием для выпуска настоящего Бюллетеня являются:

12.1. Сертификат разработчика дополнительного сертификата типа авиационной техники № ФАВТ-Р-1 от 02.08.2017 выданный ФГУП ГосНИИ ГА.

12.2. «Целевая комплексная программа поддержания лётной годности воздушных судов гражданской авиации до 2020 г.», утвержденная Министерством промышленности и торговли РФ 18.08.2010 и Министерством торговли Российской Федерации 12.10.2010.

12.3. Заключение АНТК им. О.К. Антонова - ФГУП ЦАГИ - ФГУП ГосНИИ ГА от 19.09-14.11.2008 № ЗР-24-08-253 об условиях и порядке индивидуального установления самолетам Ан-24 ГА назначенного ресурса 80000 летных часов и назначенного срока службы 50 лет в пределах назначенного ресурса 47000 полетов, межремонтного ресурса и межремонтного срока службы по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации.

12.4. Заключение АНТК им. О.К. Антонова - ФГУП ЦАГИ - ФГУП ГосНИИ ГА от 17.09.2008-12.10.2009 № ЗР-24-08-254 об условиях и порядке индивидуального установления отдельным экземплярам самолетов Ан-24 ГА ресурса до очередного ремонта 16000 летных часов, 12000 полетов в пределах назначенного ресурса 80000 летных часов, 47000 полетов, назначенного срока службы 50 лет и срока службы до очередного ремонта 20 лет по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации;

12.5 Заключение АНТК им. О.К. Антонова- ФГУП «ЦАГИ» - ФГУП ГосНИИ ГА от 07.02-14.03-21.03.2011 №24-011-017 об условиях и порядке допуска самолетов Ан-24ГА (всех модификаций) к эксплуатации с увеличенной максимальной взлетной массой (Ан-24Б- с 22,0т, Ан-24РВ –с 22,5т) в пределах назначенных и межремонтных (до очередного ремонта) ресурсов и сроков службы;

12.6. Заключение ГП «Антонов» - ФГУП ГосНИИ ГА от 25.01-10.02.2010 об установлении назначенного календарного срока службы электропроводам марки БПВЛ на самолетах Ан-24 45 лет.

12.7. Заключение ГП «Антонов», ФГУП «ЦАГИ» - НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА от 29.10.2019 №ЗР-24-19-036 об установлении самолетам типа Ан-24 всех модификаций, внесенных в государственный реестр ГВС Российской Федерации, ресурса до очередного капитального ремонта 26000 летных часов в пределах действующих назначенных ресурса и срока службы , ресурса (по полетам) и срока службы до очередного капитального ремонта по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации;

12.8 Заключение ГП «Антонов», ФГУП «ЦАГИ» - НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА от 30.10.2019 №ЗР-24-19-050 об установлении самолетам типа Ан-24 всех модификаций, внесенных в государственный реестр ГВС Российской Федерации, назначенного срока службы 60 лет и срока службы до очередного капитального ремонта 30 лет в пределах действующих ресурсов по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации;

12.9. Отчет по обобщению опыта эксплуатации агрегатов и комплектующих изделий Перечня № АН-24-23/112 Бюллетеня №1375-БЭ-Г, установленных на самолетах Ан-24 (Б, РВ) за период 2005-2014 г.г. НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА, Москва, 2015;

12.10. Отчет по обобщению опыта эксплуатации пилотажно-навигационного и радиоэлектронного оборудования самолетов Ан-24 всех модификаций за период 2013-2016 гг. Филиал «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА, Москва, 2017г.

12.11. Бюллетень № 1375-БЭ-Г по вопросу: О ресурсах самолетов Ан-24Б (РВ) и их комплектующих изделий.

12.12. Бюллетень №1530-БЭ-Г по вопросу: Информирование авиационных предприятий, эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, ремонтных организаций гражданской авиации о ресурсах и сроках службы самолетов Ан-24 (всех модификаций), внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, их агрегатов и комплектующих изделий.

Форма Заявки

По самолету Ан-24, бортовой № _____, серийный № _____

- государственный и регистрационный знаки, заводской номер;
- дата изготовления самолета, дата последнего полета;
- владелец и эксплуатант самолета;
- наличие (номера и даты получения) Свидетельства о государственной регистрации ВС, Сертификата ЛГ ВС, Сертификата эксплуатанта и Сертификата на выполнение ПТО организации по ТО;
- аэродром базирования самолета;
- основные трассы полетов самолета после последнего капремонта, при этом особое внимание обратить на возможность длительного пребывания самолета в регионах с влажным тропическим климатом (указать периоды такой эксплуатации);
- наработка самолета с начала эксплуатации, после последнего капремонта;
- параметры предыдущего этапа отработки ресурсов и сроков службы самолета и документы, на основании которых самолет был допущен к их отработке;
- требуемые параметры очередного этапа отработки ресурсов и (или) сроков службы;
- количество капитальных ремонтов с указанием ремзавода, даты и наработки на момент выполнения последнего капитального ремонта самолета;
- особые случаи нагружения самолета (перегрузки, грубые посадки и т.д.) после последнего капитального ремонта, если таковые имели место;
- выполнение на самолете доработок по основным ресурсным и антикоррозионным бюллетеням, а именно: №№ 723-ДК, 759-ДМ, 760-ДМ, 837-ДК, 849-ДК, 857- ДК, 859-ДМ, 860-ДК, 1006-ДМ, 1046-ДК, 1056-ДМ, 1113-ДМ, 1115-Р, 1162-БР, 1226-БР, 1243-ДК, 1283-БУ, 1292-БУ, 1300-БУ, 1313-БД, 1317-БУ, 1331-БД, 1332-БД, 1345-БУ, 1405-БР, 1467-БД;
- другая информация (например, наличие дополнительных топливных баков в центроплане, эксплуатация самолета с увеличенной максимальной взлетной массой, в учебно-тренировочном варианте, с комплексом АСЛК и т.п.);
- место и планируемое время выполнения работ по исследованию технического состояния самолета;
- информация о компании, с которой необходимо заключить Договор (полное наименование, Ф. И. О. лица, подписывающего Договор, должность, банковские реквизиты компании, юридический адрес).