



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

Начальника Головного управління державної авіації України
(з основної діяльності)

28.06.2024

м. Київ

№ 424

Про затвердження Адміністративних процедур Головного управління державної авіації України з видання директив льотної придатності

На виконання положень параграфів 21.А.3В, 21.В.30, 21.В.60 Правил сертифікації повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, які належать до військової техніки, а також організацій розробника та виробника (Частина-21В), затверджених наказом Міністерства оборони України від 03 листопада 2016 року № 586, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 грудня 2016 року за № 1603/29733 (зі змінами), та з метою удосконалення адміністративних процедур Головного управління державної авіації України,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Адміністративні процедури Головного управління державної авіації України з видання директив льотної придатності, що додаються.

2. Вважати таким, що втратив чинність, наказ начальника Управління регулювання діяльності державної авіації України (з основної діяльності) від 25 травня 2022 року № 42 “Про затвердження Методичних рекомендацій щодо адміністративних процедур Управління регулювання діяльності державної авіації України з питань видання директив льотної придатності відповідно до Правил сертифікації повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, які належать до військової техніки, а також організацій розробника та виробника (Частина-21В)”.

3. Управлінню первинної льотної придатності Головного управління державної авіації України здійснити підготовку цього наказу до публікації на вебсайті Головного управління державної авіації України Єдиного вебпорталу Міністерства оборони України.

4. Контроль за виконанням наказу покласти на заступника начальника Головного управління державної авіації України згідно з розподілом повноважень.

Тимчасово виконуючий обов'язки начальника
Головного управління державної авіації України
полковник



Віталій ЯРОШЕНКО

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ начальника Головного управління державної авіації України (з основної діяльності) 28.06.2024 №124 зі змінами внесеними наказом начальника Головного управління державної авіації України (з основної діяльності) від 23.12.2025 №208

АДМІНІСТРАТИВНІ ПРОЦЕДУРИ Головного управління державної авіації України з видання директив льотної придатності

1. Загальні положення

1.1. Ці Адміністративні процедури розроблено на виконання положень параграфів 21.А.3В, 21.В.30, 21.В.60 Правил сертифікації повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, які належать до військової техніки, а також організацій розробника та виробника (Частина-21В), затверджених наказом Міністерства оборони України від 03 листопада 2016 року № 586, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 грудня 2016 року за № 1603/29733 (зі змінами) (далі – Частина-21В) та встановлюють категорії директив льотної придатності (Airworthiness Directives, далі – AD), підстави, порядок їх оформлення, видання, обліку, розсилки та контролю за виконанням AD.

1.2. Розробку цих Адміністративних процедур здійснено з використанням таких документів:

Частини-21В;

Правил підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-МВ), затверджених наказом Міністерства оборони України “Про затвердження правил державної авіації України з питань підтримання льотної придатності” від 23 грудня 2016 року № 714, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 06 лютого 2017 року за № 160/30028 (зі змінами);

Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В), які зареєстровані в Міністерстві юстиції України 06 лютого 2017 року за № 161/30029 та затверджені наказом Міністерства оборони України “Про затвердження правил державної авіації України з питань підтримання льотної придатності” від 23 грудня 2016 року № 714, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 06 лютого 2017 року за № 160/30028 (зі змінами) (далі – Частина-145В);

Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 липня 2016 року № 343, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1101/29231 (зі змінами);

Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України, затверджених наказом Міністра оборони України від 19 травня

2010 року № 256, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 14 червня 2010 року за № 386/17681 (далі – ПРАПІ-2010);

Прийнятних методів доведення відповідності та керівного матеріалу до Правил сертифікації повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, які належать до військової техніки, а також організацій розробника та виробника (Частина-21В), затверджених наказом начальника Головного управління державної авіації України (з основної діяльності) від 02 травня 2023 року № 37 (далі – АМС&GM до Частини-21В);

Прийнятних методів встановлення відповідності та керівного матеріалу до Правил схвалення організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки державної авіації (Частина-145В), затверджених наказом начальника Головного управління державної авіації України (з основної діяльності) від 18 травня 2023 року № 50 (далі – АМС&GM до Частини-145В);

Методичних рекомендацій державної авіації щодо збору, аналізу і подання інформації про несправності авіаційної техніки (МРДА-02/16), затверджених наказом начальника Управління регулювання діяльності державної авіації України від 24 березня 2016 року № 20;

European Military Airworthiness Document. EMAD 1. Acronyms and Definitions Document. Видання 1.4, схвалене 29 січня 2021 року MAWA Forum під егідою EDA.

1.3. Абревіатура 21.А... та 21.В... в цих Адміністративних процедурах означає відповідний параграф/пункт Частини-21В. У випадку позначення та/або посилання на параграф/пункт АМС&GM до Частини-21В, застосовується скорочення АМС або GM.

1.4. Відповідно до наказу Міністерства оборони України від 03 листопада 2016 року № 586, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 грудня 2016 року за № 1603/29733 (зі змінами), Головне управління державної авіації України (далі – ГУДАУ) визначено компетентним органом щодо Частини-21В і може залучати до участі у процедурах перевірки і оцінювання даних, розробки AD персонал Державного науково-дослідного інституту авіації та Державного науково-дослідного інституту випробувань і сертифікації озброєння та військової техніки (в межах їх компетенції).

1.5. Особами, уповноваженими підписувати AD, що видаються ГУДАУ, є начальник Головного управління державної авіації України або заступник начальника Головного управління державної авіації України (згідно з розподілом повноважень) або посадові особи, на яких покладене тимчасове виконання відповідних обов'язків.

1.6. Підписи уповноважених осіб на AD скріплюються гербовою печаткою ГУДАУ.

Допускається накладання кваліфікованого електронного підпису або удосконаленого електронного підпису, що базується на кваліфікованому сертифікаті електронного підпису, та/або засвідчення кваліфікованою електронною печаткою ГУДАУ у разі видання AD в електронному вигляді.

2. Підстави для видання директив льотної придатності

2.1. AD – виданий або прийнятий ГУДАУ документ, який визначає обов’язкові для виконання на повітряному судні (далі – ПС) заходи, щоб відновити прийнятний рівень безпеки у разі, коли отримані дані демонструють, що рівень безпеки цього ПС може опинитися під загрозою.

2.2. AD має видаватися, якщо:

ГУДАУ визначено небезпечний стан ПС як результат недоліків ПС або двигуна, повітряного гвинта, компонента чи обладнання, установлених на цьому ПС; та

цей стан, імовірно, існує або може виникнути на іншому ПС, включаючи двигун, повітряний гвинт, компонент чи обладнання, що на ньому установлені, які можуть бути під впливом цього небезпечного стану.

2.3. Наявність небезпечного стану визначається управлінням первинної льотної придатності на підставі отримання і опрацювання:

1. Аналізу надійності та прогнозу технічного стану авіаційної техніки, здійсненого Державним науково-дослідним інститутом авіації;

2. Аналізу експлуатаційної надійності авіаційної техніки і безпеки польотів, здійсненого Державним науково-дослідним інститутом випробувань і сертифікації озброєння та військової техніки;

3. Термінових письмових повідомлень про події, серйозні інциденти, інциденти (див. перелік в [Додатку 1](#) до цих Адміністративних процедур), які відбулися:

а) на типах ПС, які *не мають* сертифікатів типу, виданих ГУДАУ:

від відповідного органу управління авіації центрального органу виконавчої влади та Збройних Сил України; або

від схваленої за Частиною-145В організації (за події, серйозні інциденти, інциденти, що обліковані за такою організацією);

б) на типах ПС, які *мають* видані ГУДАУ сертифікати типу, від відповідного утримувача сертифіката типу, та/або додаткового сертифіката типу, та/або схваленої за Частиною-145В організації (за події, серйозні інциденти, інциденти, що обліковані за такою організацією).

Зазначені письмові повідомлення ГУДАУ надаються за Формою 44 (Form 44) “Технічний звіт про подію/Technical Occurrence Report” (Додаток 6 АМС&GM до Частини-145В).

2.4. Пропозиції щодо коригувальних заходів для усунення небезпечного стану на погодження до ГУДАУ повинні надавати:

утримувачі сертифікатів типу та додаткових сертифікатів типу, виданих ГУДАУ (далі – утримувачі сертифікатів типу); або

схвалені згідно з Частиною-145В організації, які здійснюють технічне обслуговування відповідних типів ПС, що не мають сертифікатів типу, виданих ГУДАУ.

2.5. AD має містити інформацію щодо:

визначення небезпечного стану;

визначення ПС, які знаходяться під впливом небезпечного стану, та

документації, яка пов'язана з їх експлуатацією та технічним обслуговуванням;
необхідних коригувальних заходів;
дотримання строків виконання необхідних заходів;
дати набрання чинності.

2.6. Форма AD та [інструкція](#) з її оформлення наведені у [Додатку 2](#) до цих Адміністративних процедур.

3. Категорії директив льотної придатності

Категорія AD залежить від змісту і терміновості виконання заходів, про які в ній йдеться.

3.1. Негайна або аварійна (надзвичайна) (Immediate or Emergency) AD, видається з позначкою "E".

Процедури такої AD потребують негайного виконання.

3.2. Звичайна AD.

Процедури такої AD не потребують негайного виконання.

3.3. Коригувальна (Corrective) AD.

Видається для уточнення (зміни, доповнення) змісту попередньої AD або її призупинення (перенесення строків виконання її заходів) та має порядковий номер первинної AD з додаванням позначки "R" (Revision) і порядкового номеру редакції.

AD, що суттєво змінює сенсовий зміст попередньої, не є коригувальною і видається за наступним порядковим номером, з наведенням у тексті відповідної інформації про скасування попередньої AD.

4. Порядок видання (визначення застосовності) директив льотної придатності

4.1. Після отримання інформації, зазначеної в пункті [2.3](#) цих Адміністративних процедур, відповідними начальниками (згідно з розподілом повноважень в управлінні первинної льотної придатності) визначається відповідальний інспектор, який має відповідні спеціалізацію і кваліфікацію за необхідним технічним напрямом діяльності (панеллю) згідно з [Додатком 3](#) до цих Адміністративних процедур.

4.2. Відповідальний інспектор опрацьовує отриману інформацію і готує пропозиції щодо визначення небезпечного стану та необхідності видання AD, про що доповідає начальнику управління первинної льотної придатності для прийняття остаточного рішення щодо наявності небезпечного стану.

З метою отримання необхідних об'єктивних даних для розробки AD, відповідальний інспектор повинен активно співпрацювати з організаціями і установами, зазначеними в пункті [2.3](#) цих Адміністративних процедур, ініціювати проведення спільних нарад з розгляду і обговорення результатів аналізу подій (інцидентів) для досягнення згоди (якщо є протилежні висновки)

щодо рівня ризиків, можливих наслідків та визначення або підтвердження існування небезпечного стану чи імовірної наявності (появи) такого стану на інших ПС, які можуть бути під впливом цього небезпечного стану.

4.3. Рішення про видання АД приймає посадова особа зазначена в пункті [1.5](#) розділу 1 цих Адміністративних процедур.

За відсутності підстав для видання АД, може бути видано інформаційний лист з необхідними рекомендаціями відповідним організаціям та установам.

4.4. Відповідальний інспектор готує проєкт АД.

За потреби залучення до розробки АД спеціалістів сторонніх організацій та експертів, встановленим порядком готується звернення до їх керівництва та відповідний наказ начальника Головного управління державної авіації України (з основної діяльності).

4.5. Після погодження проєкту АД начальником управління первинної льотної придатності та начальником управління підтримання льотної придатності, проєкт направляється на погодження утримувачу сертифіката типу (або організаціями і установами, які надають інформацію, зазначену в пункті [2.3](#) цих Адміністративних процедур).

Допускається погодження проєкту АД в робочому порядку з використанням електронних засобів комунікації.

4.6. Якщо є потреба у виконанні заходів негайного характеру, то допускається видання АД без відповідного погодження, з подальшим коригуванням змісту АД з перевиданням.

4.7. За звичайних обставин, час між початком процесу консультацій з утримувачами сертифікатів типу (або організаціями і установами, зазначеними в пункті [2.3](#) цих Адміністративних процедур) та виданням АД не має тривати більше одного місяця після затвердження акту розслідування авіаційної події (інциденту).

4.8. Підготовлений до підпису і погоджений в установленому порядку проєкт АД надається на підпис начальнику Головного управління державної авіації України.

4.9. Управління підтримання льотної придатності здійснює постійний моніторинг наявних АД для типів державних ПС, виданих Державною авіаційною службою України та/або іноземними компетентними органами, з подальшим аналізом та обліком у відповідній базі даних.

У випадку надходження АД або еквівалентного документа, що стосуються окремих типів державних ПС, виданих Державною авіаційною службою України або іноземними компетентними органами, призначений відповідальний інспектор здійснює їх аналіз щодо можливості застосування або визнання чинності у державній авіації України. ГУДАУ може прийняти рішення про їх застосовність (незастосовність) без будь-яких змін або випустити на їх основі власну АД для державної авіації України.

Про застосовність таких АД або еквівалентних документів для типів державних ПС ГУДАУ інформує відповідні органи управління авіацією.

5. Дата набуття чинності і строк виконання директив льотної придатності

5.1. Дата набуття чинності AD настає через 14 календарних днів після дати видання, що враховує час її розсилки. За потреби, ГУДАУ може зменшити чи збільшити термін набуття чинності AD в межах 30 календарних днів.

5.2. Строк виконання AD залежить від складності проведення необхідних підготовчих заходів виконавцем AD і терміновості виконання коригувальних заходів для попередження небезпечного стану з урахуванням рекомендацій GM 21.A.3B(d)(4).

Строки виконання AD не можуть перевищувати строки, встановлені в AD. Жодна організація не має права здійснювати льотну експлуатацію ПС, до якого застосовується AD, окрім як у відповідності до зазначених в ній заходів.

5.3. Якщо коригувальні заходи AD потребують внесення змін в типову конструкцію ПС, їх впровадження здійснюється відповідно до чинного законодавства.

5.4. Якщо, за будь-яких причин (технічних, фінансових тощо), неможливо виконати вимоги AD, то організація, відповідальна за виконання коригувальних заходів, повинна надати до ГУДАУ детально обґрунтований альтернативний спосіб забезпечення безпеки польотів, який у разі позитивного розгляду схвалюється ГУДАУ, про що до організації надсилається повідомлення.

6. Облік та розсилка директив льотної придатності

6.1. Облік виданих AD і пов'язаних з ними даних ведеться у відповідному архіві управління первинної льотної придатності у вигляді паперової справи та бази даних в електронному вигляді, що містять документи або їх скановані копії, які опрацьовує відповідальний інспектор.

Електронна база даних повинна щоквартально дублюватися на знімний носій інформації з метою збереження даних. Місце зберігання знімного носія повинно виключати можливість несанкціонованого доступу до нього.

Мінімальний строк зберігання звітних матеріалів в архіві становить щонайменше два роки після припинення експлуатації ПС, яких стосується AD.

6.2. Після видання, AD оприлюднюється на вебсайті ГУДАУ Єдиного вебпорталу Міністерства оборони України за умов відсутності відомостей, що становлять державну таємницю, інформацію з обмеженим доступом або конфіденційну інформацію.

За потреби, AD (особливо аварійної категорії) розсилаються ГУДАУ до утримувачів сертифікатів типу (організацій і установ, зазначених в пункті [2.3](#) цих Адміністративних процедур), іноземних організацій, які мають доступ до типової конструкції ПС (відповідно до чинних угод).

Розсилка AD може здійснюватися електронною поштою або іншими каналами зв'язку.

6.3. Суб'єкти державної авіації повинні відстежувати актуальну інформацію щодо AD, розміщених на вебсайті ГУДАУ Єдиного вебпорталу

Міністерства оборони України.

6.4. Експлуатуючі організації повинні вести облік усіх АД і забезпечувати своєчасне їх виконання на ПС, мати матеріали щодо кожної застосовної АД і бути готовими продемонструвати наявність:

копію відповідної редакції (ревізії) АД;

відповідної картки завдання з технічного обслуговування (Certified Maintenance Task Card), якщо застосовується;

копію сервісного бюлетеня (SB) або інструкції з виконання робіт.

7. Контроль за виконанням директив льотної придатності

7.1. Утримувачі сертифікатів типу (або організації і установи, зазначені в пункті [2.3](#) цих Адміністративних процедур) повинні письмово повідомляти ГУДАУ про результати виконання АД.

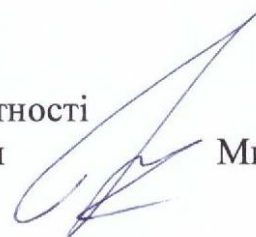
7.2. Відстеження, виконання та облік виданих ГУДАУ АД здійснюється експлуатуючою організацією та перевіряється управлінням підтримання льотної придатності під час інспектування ПС.

7.3. Відстеження, виконання, облік іноземних АД та звітування про виконання відповідному утримувачу сертифіката типу здійснюють експлуатуючі організації та перевіряється управлінням підтримання льотної придатності під час інспектування ПС.

7.4. За наявності будь-якої інформації щодо необхідності перегляду визначених в АД коригувальних заходів, управління первинної льотної придатності у взаємодії з утримувачами сертифікатів типу (або організаціями і установами, зазначеними в пункті [2.3](#) цих Адміністративних процедур), організує роботу відповідно до пункту [3.3](#) цих Адміністративних процедур.

7.5. Під час прийняття експлуатуючою організацією ПС (від інших експлуатуючих організацій) обов'язково контролюється виконання застосовних АД.

Начальник управління первинної льотної придатності
Головного управління державної авіації України



Микола ГРИЦУК

Додаток 1
до Адміністративних процедур ГУДАУ з
видання директив льотної придатності
(пункт [2.3](#) Розділу 2)

**Перелік подій,
про які повідомляється ГУДАУ**

I. Події, пов'язані з експлуатацією ПС / occurrences related to the
operation of the aircraft

1. Технічні події / technical occurrences

1.1. Конструкція і системи / Structure and systems

(1) Втрата будь-якої частини конструкції ПС в польоті. / Loss of any part of the aircraft structure in flight.

(2) Відмова системи. / Loss of a system.

(3) Відмова дублюючої системи. / Loss of redundancy of a system.

(4) Витік будь-якої рідини, що призвів до загрози пожежі чи можливості небезпечного забруднення конструкції ПС, систем або обладнання, чи який загрожував або міг загрожувати ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / Leakage of any fluid which resulted in a fire hazard or possible hazardous contamination of aircraft structure, systems or equipment, or which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

(5) Несправність або дефект паливної системи, який мав вплив на подачу та/або розподіл палива. / Fuel system malfunctions or defects, which had an effect on fuel supply and/or distribution.

(6) Несправність або дефект будь-якої системи індикації, що призвів до надання екіпажу хибної інформації. / Malfunction or defect of any indication system when this results in misleading indications to the crew.

(7) Ненормальне функціонування системи керування ПС, таке як асиметрія чи блокування органів керування (наприклад: пристрої керування підйомною силою (закрилки/передкрилки), повітряні гальма (спойлери), засоби керування просторовим положенням (елерони, рулі висоти, руль напрямку)). / Abnormal functioning of flight controls such as asymmetric or stuck/jammed flight controls (for example: lift (flaps/slats), drag (spoilers), attitude control (ailerons, elevators, rudder) devices).

1.2. Силкові установки (включаючи двигуни, повітряні гвинти та системи несучих гвинтів) та допоміжні силкові установки / Propulsion (including engines, propellers and rotor systems) and auxiliary power units (APUs)

(1) Відмова або серйозна поломка будь-якої частини або системи керування силовою установкою, повітряним гвинтом або несучим гвинтом. / Failure or significant malfunction of any part or controlling of a propeller, rotor or powerplant.

(2) Пошкодження або відмова несучого/хвостового гвинта, трансмісії та/або еквівалентних систем. / Damage to or failure of main|tail rotor or transmission and or equivalent systems.

(3) Зрив полум'я, вимкнення будь-якого двигуна в польоті чи допоміжної силової установки, коли вона необхідна (наприклад: польоти збільшеної дальності літаків з двома двигунами (ETOPS), процедури MEL). / Flameout, in-flight shutdown of any engine or APU when required (for example: ETOPS (Extended range Twin engine aircraft Operations), MEL (Minimum Equipment List)).

(4) Перевищення експлуатаційних обмежень двигуна, включаючи перевищення частоти його обертання або неможливість контролю частоти обертання будь-якого високообертового компонента (наприклад: допоміжна силова установка, установка повітряного запуску, турбоохолодильник, повітряна турбіна, повітряний гвинт або несучий гвинт). / Engine operating limitation exceedance, including overspeed or inability to control the speed of any high-speed rotating component (for example: APU, air starter, air cycle machine, air turbine motor, propeller or rotor).

(5) Відмова або поломка будь-якої частини двигуна, силової установки, допоміжної силової установки або трансмісії, що призвело до одного або декількох наслідків: / Failure or malfunction of any part of an engine, powerplant, APU or transmission resulting in any one or more of the following:

(a) система реверсу тяги не виконує керуючі команди; / thrust-reversing system failing to operate as commanded;

(b) відсутність можливості керування потужністю, тягою, частотою обертання (кількість обертів за хвилину); / inability to control power, thrust or rpm (revolutions per minute);

(c) відділення компонентів/уламків. / non-containment of components/debris.

2. Аварійні та інші критичні ситуації / emergencies and other critical situations

(1) Будь-яка подія, що призвела до оголошення аварійного сигналу ("Mayday" або "PAN"). / Any event leading to the declaration of an emergency ("Mayday" or "PAN" call).

(2) Будь-яке горіння, плавлення, дим, чад, іскріння, перегрів, пожежа або вибух. / Any burning, melting, smoke, fumes, arcing, overheating, fire or explosion.

(3) Забруднене повітря в кабіні екіпажу або в пасажирському відсіку, яке могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / Contaminated air in the cockpit or in the passenger

compartment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

(4) Неможливість застосування льотним або кабінным екіпажем коректних нестандартних або аварійних процедур для подолання аварійної ситуації. / Failure to apply the correct non-normal or emergency procedure by the flight or cabin crew to deal with an emergency.

(5) Використання будь-якого аварійного обладнання чи нестандартних процедур, що впливає на польотні або посадочні характеристики. / Use of any emergency equipment or non-normal procedure affecting in-flight or landing performance.

(6) Відмова будь-якого аварійного або рятувального обладнання чи системи, що могло призвести або призвело до загрози ПС, особам, які знаходяться на борту, або будь-яким іншим особам. / Failure of any emergency or rescue system or equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.

II. Події, пов'язані з технічним станом, технічним обслуговуванням і ремонтом ПС / occurrences related to technical conditions, maintenance and repair of the aircraft

1. Виробництво / manufacturing

Вироби, компоненти або обладнання, що виготовлені виробником з відхиленнями від застосованих даних з розробки, що може призвести до виникнення потенційно небезпечного стану, як це визначено утримувачем сертифіката типу або схвалення конструкції. / Products, parts or appliances released from the production organisation with deviations from applicable design data that could lead to a potential unsafe condition as identified with the holder of the type-certificate or design approval.

2. Конструкція / design

Будь-яка відмова, несправність, дефект або інша подія, пов'язана з виробом, компонентом або обладнанням, що призвела або могла призвести до виникнення небезпечного стану. / Any failure, malfunction, defect or other occurrence related to a product, part, or appliance which has resulted in or may result in an unsafe condition.

3. Технічне обслуговування та управління підтриманням льотної придатності / maintenance and continuing airworthiness management

(1) Серйозні пошкодження конструкції (наприклад: тріщини, постійна деформація, розшарування, порушення адгезії, обгоряння, надмірне зношення або корозія), виявлені в ході технічного обслуговування ПС чи компоненту. / Serious structural damage (for example: cracks, permanent deformation,

delamination, debonding, burning, excessive wear, or corrosion) found during maintenance of the aircraft or component.

(2) Серйозний витік або забруднення рідин (наприклад: гідравлічної рідини, палива, мастила, газу або інших рідин). / Serious leakage or contamination of fluids (for example: hydraulic, fuel, oil, gas or other fluids).

(3) Відмова або несправність будь-якої частини двигуна або силової установки та/або трансмісії, що призвело до одного або декількох з наступних станів: / Failure or malfunction of any part of an engine or powerplant and/or transmission resulting in any one or more of the following:

(a) відділення компонентів/уламків; / non-containment of components/debris;

(b) вихід з ладу конструкції кріплення двигуна. / failure of the engine mount structure.

(4) Пошкодження, відмова або дефект повітряного гвинта, що в польоті можуть призвести до відриву повітряного гвинта або суттєвої частини повітряного гвинта та/або несправності у системі управління кроком повітряного гвинта. / Damage, failure or defect of propeller, which could lead to in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller and/or malfunctions of the propeller control.

(5) Пошкодження, вихід з ладу або дефект головного редуктора/кріпленя, які в польоті можуть призвести до роз'єднання елементів несучого гвинта та/або несправності у системі керуванням несучим гвинтом. / Damage, failure or defect of main rotor gearbox/attachment, which could lead to in-flight separation of the rotor assembly and/or malfunctions of the rotor control.

(6) Значна несправність критично важливої для безпеки системи або обладнання, включаючи аварійну систему або обладнання, виявлена при випробуванні під час технічного обслуговування, або непрацездатність цих систем після технічного обслуговування. / Significant malfunction of a safety-critical system or equipment including emergency system or equipment during maintenance testing or failure to activate these systems after maintenance.

(7) Некоректне збирання або установка компонентів ПС, виявлені в ході огляду або випробувань, що не призначалися для такої конкретної мети. / Incorrect assembly or installation of components of the aircraft found during an inspection or test procedure not intended for that specific purpose.

(8) Невірна оцінка серйозного дефекту або серйозної невідповідності процедурам MEL (мінімальний перелік обладнання) і Технічного бортжурналу. / Wrong assessment of a serious defect, or serious non-compliance with MEL and Technical logbook procedures.

(9) Серйозне пошкодження системи електричних дротових з'єднань (EWIS). / Serious damage to Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).

(10) Будь-який дефект критичної складової частини з обмеженим ресурсом/строком служби, що призводить до її псування до закінчення призначеного ресурсу/строку служби. / Any defect in a life-controlled critical part causing retirement before completion of its full life.

(11) Використання компонентів або матеріалів невідомого, сумнівного походження, або використання непридатних критично важливих компонентів. / The use of components or materials, from unknown, suspect origin, or unserviceable critical components.

(12) Помилкові або недостатні дані з технічного обслуговування або процедури, що можуть призвести до істотних помилок під час виконання технічного обслуговування, включаючи мовні проблеми. / Misleading, incorrect or insufficient applicable maintenance data or procedures that could lead to significant maintenance errors, including language issue.

(13) Неналежний контроль або застосування обмежень з технічного обслуговування ПС або планового технічного обслуговування. / Incorrect control or application of aircraft maintenance limitations or scheduled maintenance.

(14) Передача ПС до експлуатації після проведення технічного обслуговування з невідповідностями, що можуть загрожувати безпеці польотів. / Releasing an aircraft to service from maintenance in case of any non-compliance which endangers the flight safety.



(15) Серйозне пошкодження (заподіяне ПС під час технічного обслуговування з причини неналежного технічного обслуговування або використання невідповідного або непридатного наземного обладнання), усунення якого потребує додаткових заходів з технічного обслуговування ПС. / Serious damage caused to an aircraft during maintenance activities due to incorrect maintenance or use of inappropriate or unserviceable ground support equipment that requires additional maintenance actions.

(16) Виявлення випадків обгорання, оплавлення, задимлення, іскріння, перегріву або займання. / Identified burning, melting, smoke, arcing, overheating or fire occurrences.

(17) Значна несправність, проблеми, пов'язані з надійністю, або повторювані проблеми з якістю запису, що впливають на роботу системи бортових самописців (таких як: система автоматичної реєстрації параметрів польоту, система реєстрації передачі даних або система бортового мовного самописця), або відсутність інформації, необхідної для забезпечення функціонування системи бортових самописців. / Significant malfunction, reliability issue, or recurrent recording quality issue affecting a flight recorder system (such as a flight data recorder system, a data link recording system or a cockpit voice recorder system) or lack of information needed to ensure the serviceability of a flight recorder system.

Додаток 2
до Адміністративних процедур ГУДАУ з
видання директив льотної придатності
(пункт [2.6](#) Розділу 2)

Форма директиви льотної придатності

 Директива льотної придатності <i>Airworthiness Directive</i> 	
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ <i>MINISTRY OF DEFENCE OF UKRAINE</i> Головне управління державної авіації України вулиця Казарменна, 6В, м. Київ, 01135, Україна <i>Head Office of State Aviation of Ukraine</i> 6B, Kazarmenna Street, Kyiv, 01135, Ukraine	
1. Директива льотної придатності №: <i>Airworthiness Directive No.:</i> ADM[E] - YYYY – NN[RX]	2. Дата: [ДД.ММ.РРРР] <i>Date:</i>
<p>3. Цю директиву льотної придатності видано Головним управлінням державної авіації України відповідно до параграфу 21.A.3В Правил сертифікації повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, які належать до військової техніки, а також організацій розробника та виробника (Частина-21В). Відповідно до параграфу М.А.301 Правил підтримання льотної придатності авіаційної техніки державної авіації (Частина-МВ) на повітряному судні повинно бути забезпечено виконання всіх застосовних директив льотної придатності. Жодна організація не може здійснювати льотну експлуатацію повітряного судна, до якого застосовується директива льотної придатності, окрім як у відповідності до вимог цієї директиви.</p> <p><i>This Airworthiness Directive is issued by the Head Office of State Aviation of Ukraine in accordance with UA MAR 21.A.3B.</i> <i>In accordance with UA MAR M.A.301 accomplishing any applicable Airworthiness Directives shall be ensured on aircraft. No organization may operate an aircraft to which an Airworthiness Directive applies, except in accordance with the requirements of that Airworthiness Directive.</i></p>	
4. Найменування організації розробника повітряного судна: <i>Aircraft's Design Organisation Name:</i>	5. Позначення типу/моделі: <i>Type/Model designations:</i>
6. Організація, відповідальна за розробку коригувальних заходів: <i>Responsible Organisation for Corrective Actions Design:</i>	
7. Іноземна директива льотної придатності або еквівалентний документ: [за необхідності] <i>Foreign Airworthiness Directive: [as appropriate]</i>	
8. Скасування/заміна: [за необхідності] <i>Supersedure: [as appropriate]</i>	

9. Дата набуття чинності: [ДД місяць РРРР року] <i>Effective Date: [DD Month YYYY]</i>		
10. Код системи відповідно до стандарту S1000D – <i>S1000D Code –</i>		
11. Найменування системи/підсистеми відповідно до стандарту S1000D - Необхідні коригувальні заходи <i>Name – Part/System Name – Required Corrective Actions</i>		
12. Виробник(и): [Список усіх організацій, що виготовили виріб або компонент, якого стосується директива льотної придатності] <i>Manufacturer(s):</i>		
13. Застосовність: [Визначити усі вироби, компоненти та обладнання, до яких застосовується директива льотної придатності] <i>Applicability:</i>		
14. Причина: [Опишіть небезпечний стан, який є підставою для видання директиви льотної придатності] <i>Reason:</i>		
15. Необхідні коригувальні заходи та строки їх виконання: [Опишіть необхідні коригувальні заходи та строки виконання, протягом яких повинні бути виконані коригувальні заходи] <i>Required Corrective Actions and Compliance Times:</i>		
16. Посилання на документи: [Перелік всіх документів, які містять інструкції з виконання необхідних заходів для цієї директиви льотної придатності] <i>Ref. Publications:</i>		
17. Примітки: [Зарезервовано] <i>Remarks:</i>		
Посада: Начальник Головного управління державної авіації України <i>Title: Head of the Head Office of State Aviation of Ukraine</i>	Підпис/Прізвище: <i>Signature/Name:</i>	[Ім'я ПРИЗВИЩЕ] <i>[NAME]</i>

Примітка: Текст в квадратних лапках є лише рекомендацією щодо заповнення блоку і не зазначається в директиві льотної придатності

Інструкція з оформлення директиви льотної придатності

1. Вступ та загальні положення.

Ця Інструкція визначає порядок розробки, підготовки, написання і оформлення AD.

AD має відповідати формі, визначеній цим Додатком, враховуючи номери блоків та розташування кожного блока в певній послідовності. Розмір кожного блока може різнитися залежно від необхідності, щоб текст AD можна було розпізнати. Усі контури та символи мають бути чіткими та розбірливими.

Загальна форма AD використовується для роз'яснення всіх розділів блоку AD.

Номери пунктів форми AD відповідають змісту розділу [2](#) цієї Інструкції, де надані детальні пояснення, рекомендації та вимоги щодо оформлення кожного блоку.

У випадку необхідності розміщення великого обсягу інформації в будь-якому блоці AD, цей блок має містити посилання на додаток, де докладно наводиться уся необхідна інформація.

2. Рекомендації з оформлення AD.

Блок 1. Позначення директиви льотної придатності

Позначення AD має наскрізну нумерацію з визначенням року видання.

ADME - YYYY - NNRX, де:

AD – директива льотної придатності (Airworthiness Directive);

M – відповідно до Частини-21В (Military);

E – AD негайної або аварійної (надзвичайної) (Immediate or Emergency), категорії, якщо застосовно;

YYYY – рік видання;

NN – порядковий номер AD у році видання;

RX – редакція (Revision) за номером X (видається за порядковим номером первинної AD з додаванням порядкового номеру редакції у вигляді позначки “R1”, “R2” і т.д.).

Приклади:

ADM - 2023 - 02R1 – означає коригувальну директиву льотної придатності за порядковим номером 02, виданої в 2023 році. Це перша коригування (R1) директиви льотної придатності ADM - 2023 - 02 звичайної категорії.

ADME - 2024 - 04 – означає, що директива льотної придатності (надзвичайної категорії) видана в 2024 році за порядковим номером 04.

ADME - 2024 - 04R2 – означає друге коригування (ревізія) надзвичайної директиви льотної придатності за порядковим номером 04, що первинно видана в 2024 році.

Блок 2. Дата.

Дата видання повинна бути у форматі: ДД(DD) – дві цифри, що визначають день; ММ(ММ) – дві цифри, що визначають порядковий номер місяця у році; РРРР(YYYY) – чотири цифри, що визначають рік.

Наприклад, запис 10.03.2023 означає, що AD видано (підписано) десятого березня 2023 року.

Блок 3. Вимоги

Зазначаються відповідні параграфи та пункти Частини-21В, згідно з якими ГУДАУ видає AD.

Блок 4. Найменування організації розробника повітряного судна.

Зазначається найменування організації розробника повітряного судна.

Блок 5. Позначення типу/моделі.

Позначається тип або тільки одна модель ПС. Можливо зазначати декілька типів/моделей ПС. Детальний опис щодо застосовності типу та моделі ПС, на які розповсюджується AD зазначена в Блоці [13](#) “Застосовність”.

В залежності від обставин, повинні використовуватися такі терміни та позначення виробів:

ПС (літак; вертоліт; мотопланер; планер, коптер тощо);

двигун (турбореактивний, турбогвинтовий, турбовентиляторний, турбовальний, поршневий, електричний тощо); повітряний гвинт (зі змінним або фіксованим кроком тощо); або допоміжна силова установка.

Блок 6. Організація, відповідальна за розробку коригувальних заходів.

Зазначається найменування організації, що відповідає за розробку коригувальних заходів.

Блок 7. Іноземна AD або еквівалентний документ.

Якщо AD видана ГУДАУ, то цей блок не підлягає заповненню і у цьому блоці проставляються літери “Н/З” та “N/A” (не застосовується). В іншому випадку, необхідно завжди робити чітке посилання на видану іноземну AD або еквівалентний документ та компетентний орган, яким видано.

Блок 8. Скасування/заміна AD.

Блок заповнюється, якщо попередньо видана AD скасовується та/або нова AD замінює попередню. У цьому випадку чітко вказується компетентний орган, який її видав, порядковий номер та дату попередньої AD (див. також Блок [1](#) та Блок [13](#)).

Наприклад, ADM - 2024 - 11 від 03 грудня 2024 року скасовує ADME - 2024 - 09R2 від 20 лютого 2024 року, видану ГУДАУ.

Якщо не було скасування або перегляду AD, у Блоці [8](#) проставляються літери “Н/З” та “N/A” (не застосовується).

При первинному виданні AD, ця область Блоку не заповнюється.

Блок 9. Дата набуття чинності.

Рекомендації щодо визначення дати набуття чинності AD наведені в Розділі [5](#) цих Адміністративних процедур.

Блок 10. Рейтинг системи відповідно до стандарту S1000D.

Зазначається рейтинг компонента/системи категорії C відповідно до стандарту “S1000D Класифікація систем. Основні системи”. Рейтинги наведено у Додатку 2 до Частини-145B. Якщо визначено кілька компонентів/систем, рекомендується застосовувати роздільник між їх рейтингами у вигляді коми. У цьому блоці не слід зазначати найменування системи.

Блок 11. Найменування системи/підсистеми відповідно до стандарту S1000D – Необхідні коригувальні заходи

Позначаються найменування відповідної системи/підсистеми, згідно зі стандартом S1000D та коригувальних заходів, які необхідно виконати.

Для розрізнення найменування декількох підсистем, рекомендується ставити дефіс між їх найменуваннями, і косу риску між словами, що належать до тієї ж самої системи.

Наприклад: “Силова установка - Капот двигуна - Заміна”

Перелік найменувань коригувальних заходів, які рекомендується використовувати (не є повним переліком):

інспекція;	заміна;	модифікація;
тестування;	усунення;	ідентифікація;
поглиблена перевірка;	ремонт;	посилення;
імплементація;	доробка;	перегляд;

внесення поправок;
експлуатаційні обмеження;
експлуатаційна (функціональна) перевірка.

Найменування коригувального заходу може містити в себе також комбінацію декількох вищенаведених елементів.

Наприклад: *“Силова установка - Капот двигуна – Перевірка/Ремонт/Заміна”*

Блок 12. Виробник(и).

Джерелом для позначення та ідентифікації всіх виробників є перелік даних сертифіката типу, додаток до додаткового сертифіката типу, схвалення компонента за процедурою MTSO/ETSO схвалення або за технічними вимогами, оприлюднені на вебсайті авіаційної адміністрації країни розробника, або еквівалентний документ.

Блок 13. Застосовність.

Заповнюється у поєднанні з Блоком [11](#) з наведенням усіх типів/моделей ПС, серійних і креслярських номерів і дати виготовлення (якщо необхідно), які стосуються безпосередньо виданої AD.

Найменування та позначення ПС та компонентів повинні відповідати схваленим даним конструкції ПС та компонентів, які зазначені у відповідних схвальних документах: додатковий сертифікат типу, MTSO/ETSO схвалення тощо.

Блок 14. Причина.

Опис визначення небезпечного стану. Для зазначення причини видання AD необхідно чітко визначити:

1. Події, які призвели або могли призвести до небезпечного стану, а також, у який спосіб проблему було виявлено. Наприклад, у звіті/акті щодо проблеми в експлуатації, за результатами випробувань, в інженерному аналізі тощо.

2. Результати дослідження/розслідування (якщо застосовно), передбачувані або відомі причини проблеми.

Наприклад: перенавантаження, корозія, втома матеріалу, причини, пов'язані з конструкцією або проблема контролю якості (виробництво/технічне обслуговування) тощо.

3. Опис небезпечного стану: як наявна проблема може вплинути на льотну придатність ПС взагалі; опис можливих кінцевих наслідків, якщо небезпечний стан залишиться невиправленим.

4. Мету AD і короткий опис коригувальних заходів.

Нижче наведені приклади необхідних до виконання коригувальних заходів.

Наприклад, якщо AD вимагає перевірки наявності тріщин і подальший ремонт в залежності від її стану/кондиції (якщо тріщину знайдено), то призначення AD полягає не в “запобіганні” виникнення тріщини, а в її “виявленні і локалізації”. Перевіркою передбачено виявлення тріщини, а ремонтом виправлення її. Тому в цьому блоці, роз'яснення вимог до AD вказують, що заходи, які зазначені в AD, призначені для “виявлення та виправлення тріщин”. З іншого боку, метою видання AD може бути “запобігання розтріскуванню”, якщо AD вимагає модифікацію, яка зміцнить область, де сталося розтріскування.

Якщо завершальний коригувальний захід на момент видання AD не розроблено, то може бути доречним таке формулювання:

“Вимоги цієї директиви розглядаються як тимчасові/проміжні заходи.

Якщо в результаті подальшого розслідування кінцеві коригувальні заходи будуть визначені, то обов'язкові заходи щодо виконання директиви будуть зазначені пізніше” або

“Утримувач сертифіката типу розробляє модифікацію для усунення небезпечного стану, який було виявлено на ПС. Після розробки та схвалення такої модифікації можуть бути визначені додаткові обов'язкові заходи, які необхідно виконати на модифікованому ПС”.

5. Схожий небезпечний стан може існувати на інших типах/моделях.

Для ПС, які мають аналогічну конструкцію, необхідно зазначити про можливість існування на них небезпечного стану та включити їх до AD.

6. Якщо AD передбачає ревізію/заміну/скасування попередньої AD, то повинна бути зазначена відома причина такої ревізії/заміни/скасування.

Блок 15. Необхідні коригувальні заходи та строки виконання.

Опис кожного необхідного коригувального заходу та строк його виконання, включаючи пряме посилання на відповідну експлуатаційну документацію та/або сервісний бюлетень (якщо застосовно).

Опис необхідних коригувальних заходів. Кожна AD повинна містити чіткий і стислий виклад коригувальних заходів або обмежень та методи їх виконання. Усі заходи повинні бути направлені на забезпечення виправлення небезпечного стану, що дозволить уникнути повторних перевірок або спеціальних окремих процедур.

1. Область або компонент ПС, що підлягають огляду або перевірці.

У разі потреби проведення перевірки, необхідно визначити область або конкретні деталі, які підлягають перевірці. У AD не обов'язково детально описувати покрокове виконання перевірки, а слід робити посилання на, наприклад, інструкції з виконання відповідного сервісного бюлетеня:

“Виконати ультразвуковий контроль нижньої тяги бокової розпірки основного стояка шасі відповідно до інструкції сервісного бюлетеня № XXX”.

2. Методи перевірки.

Повинні бути зазначені конкретні методи перевірки, наприклад: метод фарб, що проникають; рентгеноскопія; струмо-вихровий метод тощо. Якщо конкретні процедури для виконання необхідного заходу містяться в сервісному бюлетені або в іншому еквівалентному документі, то в AD необхідно робити посилання на ці документи. Якщо опис необхідних процедур є досить об'ємним і складним, то допускається посилання на частину документа з цим описом.

3. Тріщини.

Як правило, виявлення тріщин на ПС є підставою для призупинення експлуатації ПС. Як виключення, передбачено допуск до/або продовження експлуатації ПС, якщо продемонстровано, що забезпечується безпечний стан ПС в альтернативний спосіб, але кількість польотів у такому стані має бути зведено до мінімуму.

Необхідно використовувати рекомендації, що зазначені в GM 21A.3B(b) і GM 21A.3B(d)(4).

Як правило, рішення щодо продовження польотів приймається в залежності від таких критеріїв:

тріщина не є частиною множинного пошкодження;
зростання тріщини можливо легко виявити і заміряти; та
зростання тріщини повільне; та
встановлені процедури перевірки дозволяють виявити тріщини в
зазначених інтервалах так, щоб можливо було виконати ремонт до появи
зниження до граничних розмірів міцності основних елементів конструкції.

4. Подальші корегувальні заходи.

Якщо необхідні подальші корегувальні заходи, після виконання
визначених в АД, первинних заходів (наприклад після перевірки, інспекції), то
вони повинні чітко визначатися в АД у поетапній послідовності.

Наприклад: *“Якщо під час перевірки виявлені недоліки, необхідні коригувальні заходи
повинні бути виконані до наступного польоту відповідно до сервісного бюлетеня № XXX...”*

Важливо зазначати термін виконання подальших корегувальних заходів.

5. Вимоги щодо звітності.

Рекомендується не включати до АД вимоги щодо надання звітів про
результати перевірок, за винятком випадків, коли результати перевірок
необхідні ГУДАУ або утримувачу сертифіката типу для дослідження
небезпечного стану.

6. Завершальні заходи.

Довгострокове підтримання льотної придатності краще забезпечується
модифікацією конструкції ПС, а не шляхом можливих періодичних перевірок.
Довгострокові періодичні перевірки не можуть забезпечити необхідний рівень
безпеки. Тому, впровадження модифікації, що попереджує небезпечний стан, є
кращим засобом для припинення періодичних перевірок і забезпечення
необхідного рівня безпеки.

Не зважаючи на позитивне вирішення проблеми шляхом впровадження
модифікації, деякі періодичні перевірки можуть виконуватися і далі.

Опис строків виконання коригувальних заходів.

1. Загальні положення.

Нижче наведені загальні пояснення. Додаткові пояснення можна знайти в
GM 21A.3B(d)(4).

Строк виконання коригувальних заходів має бути встановлено на базі
інженерної оцінки, коли слід вжити заходів для виявлення, запобігання або
виправлення небезпечного стану.

Наприклад, якщо досвід експлуатації показує, що розтріскування було виявлено на
ПС з повним призначеним ресурсом 10000 FC, то інженер може визначити, що періодичні
перевірки повинні бути розпочаті до досягнення 5000 FC.

Якщо на деяких типах виявлено небезпечні умови, такі як помилки
програмного забезпечення або певні виробничі дефекти, і цей небезпечний стан
може існувати або існує на нових ПС, то потрібно терміново виконати
коригувальні заходи (як правило, шляхом видання негайної (надзвичайної) АД).

2. Перевірки і ремонти.

Якщо результати перевірок показують необхідність ремонту або заміни
компонента, в АД повинні бути чітко визначені терміни їх виконання.

3. Строки виконання заходів і технічне обслуговування.

Строк виконання заходу не може визначатися на базі невизначених або

неспецифічних інтервалів. Не застосовуються такі строки виконання, як: “Під час наступного прийняттого технічного обслуговування” або “Під час наступної форми технічного обслуговування “Check”. Інтервал технічного обслуговування може мати відмінності у різних експлуатуючих організаціях. Переважно треба використовувати кількісні строки виконання заходів.

Блок 16. Посилання на документи.

Якщо застосовне, необхідно чітко зазначати схвалені документи з підтримання льотної придатності та керівництва, які стосуються AD.

Блок 17. Примітки.

Будь-яка додаткова інформація, що вважається застосовною до AD.

3. Мова та загальні рекомендації щодо написання AD

3.1. Загальні рекомендації.

Формулювання в AD мають бути прості, лаконічні і однозначно зрозумілі. Треба уникати зайвих аббревіатур та надзвичайно довгих речень (не більш 30-35 слів). Різні положення AD не повинні суперечити один одному. Використовуйте в усьому документі однакову термінологію для висловлення обраної концепції.

Має бути надана вичерпна інформація до намірів корегувальних заходів ГУДАУ в зрозумілій з першого прочитання спосіб.

Повинна бути забезпечена точність, правильність і завершеність повідомлень.

Необхідно взяти до уваги, що тематика AD стосується різної аудиторії, серед яких:

споживачі інформації (експлуатуючі організації, інженери, механіки тощо);

особи, серед яких є виконавці та наглядачі за виконанням AD (ГУДАУ) тощо.

Проект AD уповноваженою особою не підписується.

3.2. AD видається двома мовами: українською і англійською.

Додаток 3
до Адміністративних процедур ГУДАУ з
видання директив льотної придатності
(пункт [4.1](#) Розділу 4)

Перелік технічних напрямів діяльності (панелей)

- 1 - Аеродинаміка та динаміка польоту. Льотні характеристики та характеристики керованості.
- 2 - Міцність. Конструкція, навантаження конструкції, статична міцність, втома та допустимі пошкодження, матеріали, аеропружність, ударостійкість.
- 3 - Гідромеханічні системи. Органи керування польотом та механізація, двері та рампи, підйомні засоби, механічна, гідравлічна та пневматична системи, шасі (включаючи колеса та шини), гальмівна та парашутно-гальмівна системи.
- 4 - Електричні системи. Електричні системи, система електричних дротових з'єднань (EWS), захист від електромагнітного поля високої інтенсивності (HIRF), захист від блискавки, зовнішнє та внутрішнє освітлення, штатне та аварійне освітлення.
- 5¹ - Системи авіаційного і радіоелектронного обладнання (АО і РЕО). Засоби забезпечення зв'язку, системи індикації та реєстрації параметрів ПС, навігаційні засоби, функції інтегрованої модульної авіоніки, бази даних. Системи радіоелектронної боротьби, повітряної розвідки та засекреченого зв'язку.
- 5² - Системи авіаційного озброєння і прицільно-навігаційного комплексу (АОЗ і ПНК), в тому числі радіолокаційне обладнання. Бортовий комплекс оборони. Системи зовнішніх підвісок. Пошуково-рятувальне та парашутно-десантне обладнання.
- 6 - Програмне забезпечення та бортові апаратні засоби. Програмне забезпечення та апаратне забезпечення бортового електронного обладнання ПС / двигуна.
- 7 - Силова установка. Авіаційні двигуни та повітряні гвинти. Монтаж двигуна, повітряного гвинта та допоміжної силової установки, паливна система, система інертного газу паливних баків, дренаж паливної системи, протипожежний захист (у негерметичних зонах), гідромеханічна та електронно-цифрова система керування двигуном (FADEC) та повітряним гвинтом, редуктор двигуна, система дозаправки у повітрі.
- 8 - Системи життєзабезпечення. Система відбору повітря, система кондиціонування та система автоматичного регулювання тиску в гермокабіні, система водопостачання та видалення відходів, киснева система.
- 9 - Захист докільця. Шум та емісія.
- 10 - Безпека транспортного відсіку та кабіни екіпажу. Безпека для осіб у транспортному відсіку та кабіні екіпажу, обмежувальні засоби (засоби фіксації) транспортного відсіку та засоби фіксації вантажу, протипожежний захист – у герметичних зонах, питання щодо авіаційної безпеки екіпажу, спеціальні особливості внутрішнього простору (обладнання швидкої медичної допомоги, невідкладна медична допомога (EMS), місця для відпочинку екіпажу тощо), зовнішнє маркування. Засоби аварійного покидання ПС.
- 11 - Трансмісія вертольотів.
- 12 - Аналіз безпеки польоту у разі відмов та несправностей (спільно всі групи за своїм напрямом).
- 13 - Аналіз обмежень та вимог до технічного обслуговування.
- 14 - Аналіз обмежень та вимог до льотної експлуатації.