



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО



**ЛЕТНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ  
имени М.М. ГРОМОВА**

**• GROMOV FLIGHT RESEARCH INSTITUTE •**

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГРУППА КОМПАНИЙ ОАК

*ИЧ. ОАК ОИВ* № *01-660/051*

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Первому заместителю генерального  
директора ФГБУ "НИЦ "Институт  
имени Н. Е. Жуковского"

В.С. Шапкину

ул. Викторенко, д. 7, г. Москва 125319

Уважаемый Василий Сергеевич!

Согласно Вашему запросу (исх. № ШВ-2/87 от 29.01.2019) направляю наши укрупненные предложения по совершенствованию системы сертификации авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей, в том числе нормативно-правовой базы в области летной годности.

Полагаю, что начатая Вами по поручению Авиационной коллегии РФ работа весьма важна и мы заинтересованы в решении данной проблемы. Вместе с тем, эта работа требует гораздо более серьезной постановки и целевого финансирования, после чего мы могли бы более детально проработать рассматриваемый круг вопросов.

Приложение. Упомянутое на 3 л. в 1 экз.

*Е. Ю. Пушкарский*  
Генеральный директор

Е.Ю. Пушкарский

Петров Андрей Николаевич  
(495)556-5532

024668

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ АО "ЛИИ им. М.М. Громова"  
по совершенствованию системы сертификации авиационной техники,  
организаций разработчиков и изготовителей**

(п. 7 разд. II протокола заседания Авиационной коллегии  
при Правительстве РФ от 12.12.2018 № 2)

1 При совершенствовании системы сертификации авиационной техники (АТ), организаций разработчиков и изготовителей необходимо:

- сформировать минимальный достаточный набор норм и правил, включаемых собственно в тексты федеральных авиационных правил (ФАП и приложения к ним) и принимаемых в порядке, установленном Правительством РФ;

- на основе требований ФАП разработать набор указаний и процедур, принимаемых на уровне Авиарегистра РФ или Росавиации для разъяснения норм ФАП и порядка сертификации, включая формы документов, указания по их заполнению и т. д. (ранее эти вопросы регламентировались в руководствах, директивных письмах и циркулярах Авиарегистра МАК).

Обе составляющих задачи хорошо описаны в части V Руководства ИКАО по летной годности (Дос 9760, изд. 3, 2014 г.) и эти рекомендации могут быть использованы в отечественной практике.

2 При разработке ФАП в отношении сертификации АТ, организаций разработчиков и изготовителей следует учесть рассматриваемые сейчас Правительством РФ поправки к Воздушному кодексу РФ (в части ст. 24<sup>1</sup>) по вопросам создания и функционирования государственной системы управления безопасностью полетов (СУБП) в гражданской авиации (ГА) РФ. Кроме того, потребуется внесение изменений в акты воздушного законодательства, включая постановления Правительства РФ от 18.11.2014 № 1215, от 27.03.1998 № 360, нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность федеральных органов исполнительной власти, имеющих отношение к ГА, и др.

3 В связи с периодически возникающими инициативами о выполнении работ по нормированию летной годности АТ в рамках законодательства о техническом регулировании необходимо восстановить ранее действовавшую норму ст. 5 закона о техническом регулировании (№ 184-ФЗ от 27.12.2002), которая исключала ГА из под прямого действия этого закона с применением норм, вытекающих из Чикагской конвенции (1944 г.). В противном случае участники гражданской авиационной деятельности будут иметь существенные издержки в связи с выполнением законодательства о техническом регулировании. Также, РФ как государство - участник Чикагской конвенции, будет вынуждено нарушать ее требования.

4 Для устранения существующих пробелов в воздушном законодательстве в части внедрения СУБП и выпуска директив летной годности (ДЛГ) необходимо отразить в ФАП и административных регламентах уполномоченных органов РФ следующие нормы и процедуры:

- обязанность Росавиации организовать сбор и распространение среди участников авиационной деятельности сведений о событиях, потенциально влияющих на требования к летной годности (ЛГ) и поддержание ЛГ эксплуатируемых воздушных судов (ВС), включая сведения от сертифицированных эксплуатантов, держателей сертификатов типа ВС и типа двигателя, дополнительных сертификатов типа, организаций по техническому обслуживанию;

- обязанность всех участников авиационной деятельности в ГА проводить анализ сведений о событиях, потенциально влияющих на требования к ЛГ и поддержание ЛГ эксплуатируемых ВС, для оценки рисков в рамках СУБП, а также порядок (процедуры) принятия решений о необходимости выпуска ДЛГ;

- обязанность сертифицированного разработчика типовой конструкции АТ разрабатывать по запросу Росавиации техническое решение (конструктивные, технологические и организационные меры) для исключения повторного возникновения небезопасного состояния, а также порядок (процедуры) согласования этого решения и его утверждения разработчиком АТ и Росавиацией;

- обязанность и порядок (процедуры) разработки, согласования и принятия ДЛГ Росавиацией, а также обязанности, порядок и процедуры Росавиации в области учета и распространения ДЛГ, включая анализ и распространение ДЛГ иностранных государств;

- обязанность сертифицированных эксплуатантов учитывать, анализировать и выполнять ДЛГ, а также порядок (процедуры) проведения этих работ, включая возможность альтернативных (не указанных в ДЛГ) методов соблюдения требований и условий ДЛГ, включая порядок (процедуры) согласования таких альтернативных методов;

- обязанность сертифицированных разработчика и эксплуатанта АТ проводить оценку эффективности выпущенных и выполненных ДЛГ в плане устранения небезопасных состояний АТ, а также порядок (процедуры) проведения этих работ и использования их результатов Росавиацией.

5 Необходимо в кратчайшие сроки завершить давно ведущиеся работы по выпуску части ФАП взамен АП-21, которая будет регламентировать порядок сертификации АТ, организаций разработчиков и изготовителей. При завершении этой работы разрешить некоторые важные проблемы, до сих пор существующие в проекте ФАП:

- необходимо исключить использование понятие "авиационная техника", либо дать его узкое определение для целей ФАП, поскольку существует ряд нормативных документов, включая федеральный закон о госрегулировании развития авиации, где понятие АТ трактуется расширительной (вплоть до многих наземных средств обеспечения полетов);

- без острой необходимости следует избегать использования в разных разделах и пунктах ФАП конкретных видов изделий (ВС, авиационный двигатель, воздушный винт, комплектующие изделие или иная составная часть), а использовать общее понятие "типовая конструкция" (в терминах ИКАО это "совокупность данных и информации, необходимых для определения типа изделия для целей оценки летной годности");

- термин "конструкторская документация" (КД) сложно использовать применительно к компьютерным моделям и электронным данным, описывающим типовую конструкцию современной АТ и не являющимся документами (в т.ч. электронными), поэтому надо заменить этот термин, например, на "результаты проектно-конструкторских работ", или дать его расширенное определение, включающее не только электронные КД, но и иные элементы цифрового описания типовой конструкции АТ;

- в проекте упоминается только эксплуатационная документация, хотя капитальный ремонт АТ по прежнему может иметь место для ряда изделий, но согласно действующим нормам он является отдельной стадией жизненного цикла АТ и выполняется по ремонтной документации, имеющей особенности в ее разработке и утверждении (сейчас она в проекте не рассмотрена);

- в тексте проекта используется неоднозначное понятие "существенные изменения конструкции (характеристик)", надо его четко определить в терминологии;

- в проекте разработчику вменяется обязанность проводить исследование отказавших изделий, что не основано на гражданском законодательстве РФ (свобода договора), надо конкретизировать в каких случаях и на каких условиях такие исследования проводятся, кроме

того обязанности разработчика типовой конструкции или ее изменения в разных разделах проекта ФАП надо более четко увязать между собой по существу требований и их формулировкам;

- одна из норм проекта обязывает неограниченный круг лиц работать с документацией на английском языке, что противоречит федеральному закону о государственном языке и постановлению правительства РФ от 15.08.97 № 1037.

- в проекте не решен принципиальный вопрос о применении в сертификационных работах проверенной на практике концепции привлечения Сертификационных центров (СЦ), о них в проекте нет ни слова, однако до завершения создания новой системы уполномоченных представителей Росавиации только участие СЦ может обеспечить надлежащее качество работ и полноту сертификационных оценок.

6 Часть ФАП, регламентирующая порядок сертификации типовой конструкции ВС, его составных частей, организаций разработчиков и изготовителей, должна быть увязана с требованиями (частями ФАП), регламентирующими поддержание ЛГ на стадии эксплуатации АТ, а также порядок сертификации эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию АТ и др. При этом надо заполнить имеющиеся сейчас пробелы в воздушном законодательстве в отношении порядка и процедур:

- разработки КД и данных на изменения конструкции и ремонты АТ;  
- утверждения (сертификации) указанных КД и данных, выпуска и распространения бюллетеней на АТ;

- порядка контроля и выполнения модификаций и ремонтов конкретных ВС и их составных частей Росавиацией как уполномоченным органом РФ в качестве государства регистрации ВС;

- распределения обязанностей участников указанных выше видов деятельности.

7 Необходимо создание адекватной современным условиям системы разработки и актуализации частей ФАП, устанавливающих нормы ЛГ. Формально это сфера ответственности Минтранса России, но он не располагает необходимыми кадровыми ресурсами. Ранее эту деятельность организовывал Совет по нормам ЛГ, при котором формировались тематические рабочие группы (РГ) специалистов головных НИИ отрасли, самолето- и вертолетостроительных ОКБ по разным разделам норм при методическом руководстве Летно-исследовательского института. Подобная схема может быть создана и сейчас, но только в случае решения вопроса о порядке финансирования такой деятельности (в СССР это было проще, поскольку затраты были "спрятаны" в фондах заработной платы привлекаемых работников НИИ и ОКБ).

8 Необходимо также определить порядок деятельности по разработке и принятию (утверждению, распространению) методов определения соответствия характеристик объектов сертификации требованиям НЛГ (сертификационному базису). Эта деятельность может быть поручена РГ, упомянутым в п. 7 выше.

Директор по НИОКР

Начальник НИО-4 НИЦ

Начальник лаборатории 21



А.С. Гусев

А.Н. Петров

А.Н. Степаненко