



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ОДК-КЛИМОВ»
(АО «ОДК-КЛИМОВ»)

29.03.19 № К-730/642/184

На № ТП-АК-6 от 25.03.2018

О направлении
замечаний к АП-21

Председателю Правления
Ассоциации «Технологическая
платформа «Авиационная мобильность
и авиационные технологии»
Киму А.А.
e-mail: info@aviatp.ru

Уважаемый Алексей Анатольевич!

В соответствии с Вашим запросом, направляю Вам предложения и замечания к представленному проекту ФАП «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (далее по тексту – Проект).

В целом по всему проекту Авиационных правил присутствует путаница с разделением полномочий Авиарегистра и Уполномоченного органа, не соблюдаются правила нумерации пунктов, ссылок на пункты, из-за чего невозможно проследить и определить объем требований к организации Разработчику и организации Производителю АТ.

Проект допускает различное толкование и неоднозначность требований, что может привести к разногласиям в трактовках Уполномоченных органов в области гражданской авиации, Разработчиков и Производителей АТ.

Принятие Проекта в предложенной к рассмотрению редакции не способствует качественному проведению сертификационных работ.

Кроме того, учитывая, что Российская Федерация до настоящего времени является участником Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (Минск, 12 - 25 декабря 1991 года), предлагаю в

Исполнитель: Когдин Александр Владимирович, т. 8(812) 647-00-37 доб. 70-88#

соответствии с его статьями 4, 7 Совету по авиации и использованию
воздушного пространства, членом которого является РФ, рассмотреть
возможность использования при подготовке данного Проекта опыта
Авиационного регистра МАК.

Приложение: Перечень замечаний – на 4 листах.

С уважением,

Генеральный конструктор


А.В. Григорьев



Перечень замечаний к проекту ФАП «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21».

- в разделе «Термины и определения» Сертификационный центр – это не всегда организация, подведомственная Уполномоченному органу;

- в п.21.4 (i) доказательную документацию по результатам сертификационных работ утверждает Авиарегистр. По нашему мнению утверждать такую документацию должен Заявитель, например, разработчик, т.к. согласно п.21.4 (g) к сертификационным работам отнесены: анализы конструкторской документации, расчёты, анализы отказобезопасности, моделирование, стендовые, наземные и лётные испытания и т.д. Авиарегистр может ограничиться только согласованием доказательной документации, а Уполномоченный орган – только её одобрением. Это также противоречит п.21.4А (a) (6), (7), где указано, что оценку полноты доказательной документации осуществляет Уполномоченный орган. В п.21.4А (перечисление (a)) Уполномоченный орган должен одобрять, а не утверждать акты по результатам СИ. Утверждать должен Разработчик;

- в п.21.4, определяющим ответственность организаций за проведение работ по сертификации, как и во всем проекте Авиационных правил, не определен, кто (Уполномоченный орган или Авиарегистр) принимает решение о достаточности проведенных работ для демонстрации соответствия объекта сертификации применимым требованиям к летной годности и охране окружающей среды по результатам рассмотрения представленных доказательных документов и материалов;

- абзац первый п.21.4 противоречит содержанию всего пункта. Согласно тексту первого абзаца Уполномоченный орган должен выполнять работы по сертификации как самостоятельно, так и через Авиарегистр. Т.о. при выполнении работ по сертификации Уполномоченным органом самостоятельно перечисление (b) данного пункта, отнесенное к компетенции Авиарегистра, теряет смысл, а содержание работ по перечислению (a), отнесенное к компетенции Уполномоченного органа, становится недостаточным.

- согласно п.21.4 (перечисление (b)) на Авиарегистр возложены обязанности по экспертизе всей доказательной документации по результатам сертификационных работ. Это противоречит содержанию п.21.5 о привлечении к работам и других сертификационных центров, при этом Федеральные авиационные правила, которые согласно требованиям п.6 Положения о подготовке федеральных правил использования воздушного пространства и федеральных авиационных правил, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 27.03.1998 N 360 (ред. от 28.02.2019) "О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах" должны устанавливать требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку и изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, включен абзац, закрепляющий участие Авиарегистра в выполнении работ, в том числе на возмездной основе. Полномочия Авиарегистра Правительством РФ не устанавливались.

- в разделе 21.5А Независимая инспекция ее функции по п (b) ограничены контролем за соответствием изделия, предъявляемого на сертификационные испытания, конструкторской документации и приемкой готовой продукции. По тексту документа эти функции значительно шире;

- в п.21.5 (l) применен термин «органы по сертификации» вместо «Сертификационный центр»;

- п. 21.6 требует наличия в любой организации-разработчике, в том числе и у Разработчика авиационных двигателей, наличия подразделения по управлению безопасностью полетов. Однако Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 N 1215 (ред. от 15.03.2016) "О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими" устанавливает необходимость разработки и применения СУБП только у разработчиков, изготовителей и организаций по ТО воздушных судов. Т.о. требования данного пункта в отношении разработчиков и изготовителей авиационных двигателей должны быть исключены.

- сокращения, приведенные в п. 21.8 (например, АММ; MRBR) отсутствуют в национальных стандартах на эксплуатационную документацию;

- пункт 21.8 Эксплуатация предлагаем изложить в следующей редакции, соответствующей требованиям ГОСТ 18675-2012:

21.8 Эксплуатационная документация

(а) Эксплуатационная документация является неотъемлемой частью типовой конструкции АТ.

(б) Эксплуатационная документация утверждается Разработчиком.

Авиарегистр на возмездной основе за счет средств Заявителя проводит экспертизу следующей эксплуатационной документации, которая подлежит одобрению Уполномоченным органом:

(1) Руководство по технической эксплуатации, РЭ – раздел «Ограничения лётной годности» (на ВС, двигатель и их составные части для ПИ);

(2) Информация для планирования технического обслуживания, ИПТО (на ВС, на двигатель при наличии в ТЗ требования по разработке документа);

(3) Руководство по ремонту конструкции планера, РРП (на ВС при наличии в ТЗ требования по разработке документа);

(4) Летное руководство, ЛР (на ВС);

(5) Руководство по загрузке и центровке, РЭЦ (на ВС);

(6) Типовой минимальный перечень оборудования, ТМПО (на ВС);

- в проекте Авиационных правил исключено требование о сертификации производства материалов, что противоречит требованиям действующих ОТУ-2018 Двигатели авиационные серийные для воздушных судов. Изготовление, ремонт, приемка и поставка. Общие технические условия (например, п.6.3.4), утвержденных Минпромторг РФ и Министерством обороны РФ, а также согласованных Росавиацией.

- В п.21.23А (перечисление (d)) программа СЗИ должна одобряться Уполномоченным органом, а не утверждаться.

- В п.21.23А (перечисление (f)) доказательная документация должна утверждаться Разработчиком, а не Уполномоченным органом;

- в п.21.29 (перечисление (h)) Программы СИ утверждаются Уполномоченным органом, а должны одобряться;

- в п.21.29 (перечисление (h)) доказательная документация должна утверждаться Разработчиком, а не Уполномоченным органом;

- в п.21.114 (перечисление (h)) Уполномоченный орган одобряет Сертификационный базис модификации, а должен утверждать, как это делается, например, в п.21.17.

- пункт 21.125: в предлагаемом пункте смешаны два разнородных понятия, а именно: система контроля производства, относящаяся к системе менеджмента качества и система управления безопасностью полётов, относящаяся к соблюдению правил эксплуатации сертифицированного образца авиационной техники;

- при проведении процедур по сертификации разработчика (раздел J Проекта), необходим отдельный подход к разработчикам ВС, разработчикам компонентов I класса, и разработчикам КИ с учетом четкого разделения о применимости требований.