

## ДОКЛАД

руководителя Рабочей группы по совершенствованию процедур поддержания летной годности, требований к летной годности воздушных судов авиации общего назначения Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения

А.Г. Шнырёва



Докладывая о результатах работы группы по совершенствованию процедур поддержания летной годности, требований к летной годности воздушных судов авиации общего назначения в первую очередь остановлюсь на месте и роли правил, регулирующих вопросы определения и поддержания летной годности воздушных судов авиации общего назначения.

Комплекс норм, регулирующий деятельность авиации общего назначения начал формироваться в 2003 году.

Были изданы Федеральные авиационные правила "Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации" (ФАП-132), Федеральные авиационные правила "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения" (ФАП-118), которые определяли порядок получения сертификата летной годности.

Позже были изданы правила, устанавливающие требования к авиационному персоналу, посадочным площадкам, в том числе и авиации общего назначения, правила подготовки и выполнения полетов, учитывающие специфику авиации общего назначения.

Были усовершенствованы Федеральные правила использования воздушного пространства, позволившие совершать полеты в уведомительном порядке.

Все это создало благоприятные условия для развития авиации общего назначения и количество воздушных судов АОН в Государственном реестре гражданских воздушных судов за последние 10 лет выросло почти в 100 раз.

ФАП-118 и ФАП-132 на момент издания были прогрессивными документами, сыгравшими важную роль в развитии АОН.

Но жизнь идет, меняется законодательство, резко возросло количество воздушных судов, на эксплуатацию массово поступают воздушные суда иностранного производства.

Потребность в серьезном изменении демонстрируется участвовавшими обращениями владельцев воздушных судов АОН о невозможности получить документы на годные к полетам воздушные суда, о дороговизне и недопустимой продолжительности и трудоемкости процедур получения сертификата летной годности.

Существенную проблему также создает избыточное регулирование в области разработки и производства воздушных судов, неопределенность процедур предоставления государственных услуг в этой области. Это привело к стагнации производства воздушных судов авиации общего назначения в Российской Федерации.

# ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ ВОЗДУШНОГО СУДНА

**РАЗРАБОТКА**

**ИЗГОТОВЛЕНИЕ**

**ЭКСПЛУАТАЦИЯ**

**УТИЛИЗАЦИЯ**



2

Рассматривать вопросы определения и поддержания годности к полетам необходимо в комплексе, на протяжении всего жизненного цикла воздушного судна.

## РАЗРАБОТКА И ИЗГОТОВЛЕНИЕ ВС

Практика в Российской Федерации	Лучшая зарубежная практика
Сертификация и лицензирование разработчика	Нет процедур
Сертификация и лицензирование производителя	Одобрение производства
Сертификация типовой конструкции всех ВС, кроме единичных экземпляров.	Не сертифицируется конструкция ВС с массой пустого снаряженного до 115 кг. сертифицируются по упрощенной процедуре SLA ВС с $G_0$ до 600...800 кг (в планах - до 5700 кг) Для ВС с $G_0$ свыше 700 кг обычная процедура сертификации

3

Анализ объема процедур необходимых для осуществления разработки, сертификации и производства, воздушных судов показал значительную перегруженность отечественного разработчика и производителя контрольными процедурами по сравнению с его зарубежными конкурентами.

Вопрос устранения избыточного регулирования и дублирования контрольных функций уже рассматривался на комиссии, и были приняты соответствующие решения.

В целях устранения дублирования Минтранс России представил в Правительство Российской Федерации проект соответствующего федерального закона.

Кроме того, для совершенствования процедур сертификации разработчика и изготовителя Межгосударственным авиационным комитетом подготовлены соответствующие изменения в авиационные правила.

В соответствии с Планом действий, направленных на развитие авиации общего назначения, утвержденном Председателем Правительства Российской Федерации 10 октября 2013 г. (далее - план), в проекте правил предусматривается выдача удостоверения о годности к полетам на воздушные суда максимальной взлетной массой до 5700кг., имеющие сертификат типа, выданный иностранным государством в соответствии с Приложением 8 к Конвенции о международной гражданской авиации, без проведения дополнительных процедур сертификации (одобрения) летной годности типовой конструкции воздушного судна.

Кроме того, рабочей группой прорабатывается вопрос разработки процедур выдачи удостоверения о годности к полетам в порядке, аналогичном применяемому в международной практике для Sport light aircraft (SLA). Введение процедур SLA позволит значительно снизить издержки при допуске к эксплуатации легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения.

# ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС

Практика Российской Федерации	Лучшая зарубежная практика
<p>После приемки воздушного судна выдается временный сертификат летной годности (СЛГ) для перегонки воздушного судна.</p> <p>СЛГ летной годности выдается на 1 или 2 года и продлевается по процедурам первоначальной выдачи.</p> <p>Процедуры получения/продления занимают 2-6 месяцев.</p> <p>Стоимость составляет 50-250 ... тыс. рублей</p> <p>При выдаче СЛГ на ЕЗВС часты необоснованные отказы по отсутствию компетенции (ГосНИИ ГА).</p>	<p>Для ВС с сертифицированной конструкцией СЛГ выдается «автоматически» после приемки воздушного судна.</p> <p>СЛГ действует бессрочно.</p> <p>Обеспечивается постоянный надзор за поддержанием летной годности без издержек владельца воздушного судна.</p> <p>Оценку летной годности ведут специалисты, имеющие опыт и знания по техническому обслуживанию проверяемого воздушного судна.</p> <p>Не требуется оплаты процедуры продления срока действия СЛГ</p>



4

Как уже отмечалось, действующий порядок выдачи сертификата типа не в полной мере удовлетворяет целям развития гражданской авиации и обеспечения безопасности полетов.

Так, процедуры выдачи сертификата летной годности длительные и дорогостоящие. Оценку летной годности ведут специалисты, как правило, не имеющих достаточных знаний конструкции и эксплуатационной документации оцениваемых воздушных судов.

Это приводит не только к некорректным результатам оценки годности к полетам, но к отказам даже проводить такую оценку.

## УДОСТОВЕРЕНИЕ О ГОДНОСТИ К ПОЛЕТАМ

*Удостоверение о годности к полетам действительно в течение всего срока эксплуатации воздушного судна при условии соблюдения правил эксплуатации и технического обслуживания гражданского воздушного судна, предусмотренных эксплуатационной документацией гражданского воздушного судна и федеральными авиационными правилами*

Предусматривается проведение инспекций летной годности специалистами по ТО, организациями по ТО, имеющими соответствующие полномочия

Порядок проведения инспекций позволяет проводить инспекции при ТО без длительных остановок эксплуатации воздушного судна



5

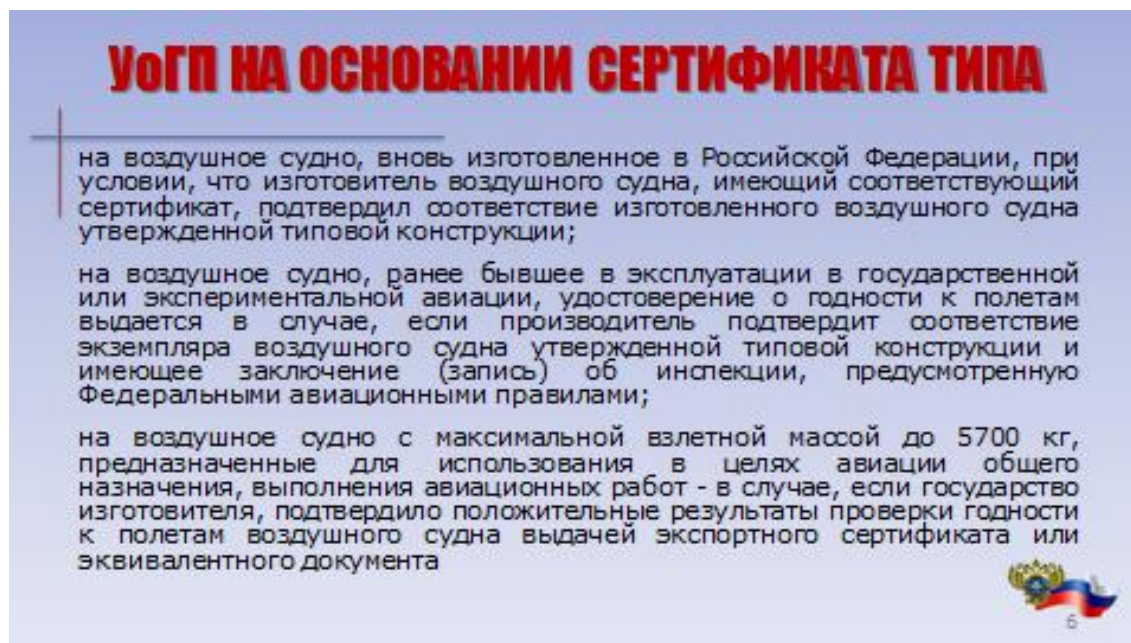


В предлагаемом комплексе правил предусмотрено проведение постоянного контроля за годностью к полетам, специалистами, реально осуществляющими техническое обслуживание воздушных судов, знающих эксплуатационную документацию и конструкцию проверяемых воздушных судов.

Это позволит выдавать удостоверения о годности к полетам на весь срок эксплуатации воздушного судна, которое будет иметь силу при условии соблюдения правил эксплуатации и технического обслуживания, что снизит издержки владельцев воздушных судов и создаст условия для повышения безопасности полетов.

В соответствии с пунктом 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) выдается на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации) или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям.

Проектом предусмотрено гибкое регулирование процедур выдачи удостоверения о годности к полетам как на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации), так и на основании акта оценки.




Так, предусмотрена выдача удостоверения о годности к полетам на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации), изготовленное изготовителем, имеющим сертификат и принятое в установленном порядке.

Аналогичный подход планируется применять и к воздушным судам, поставляемым из иностранных государств, и имеющих сертификат типа, выданный (одобренный) Межгосударственным авиационным комитетом. На воздушные суда, с максимальной взлетной массой до 5700 кг сертификата типа, выданного (одобренного) Межгосударственным авиационным комитетом не потребуется.

**УОГП НА ОСНОВАНИИ АКТА ОЦЕНКИ**

- а) на основании акта оценки воздушного судна, изготовленного из набора компонентов под контролем изготовителя набора
- б) на основании акта оценки воздушного судна, большая часть которого изготовлена самостоятельно его владельцем (владельцами), выдается при условии, если в акте оценки содержится следующая информация...
- с) на основании акта оценки воздушного судна, не указанного в пунктах «а» и «б» и предназначенного для использования в демонстрационных полетах, выставках, включая полеты в целях подготовки экипажей воздушных судов, прибытия к месту проведения мест проведения демонстрационных полетов, выставок и обратно



Процедуры выдачи удостоверения о годности к полетам на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям учитывают особенности эксплуатации воздушных судов различного происхождения.

Так, предусмотренные упрощенные процедуры оценки соответствия воздушного судна, имеющего успешно эксплуатирующиеся аналоги.

Кроме того, введена категория так называемых "выставочных" воздушных судов, которая позволит допустить к эксплуатации исторические воздушные суда и воздушные суда, в конструкцию которых внесены несущественные изменения. На эксплуатацию указанных воздушных судов будут введены существенные ограничения, что позволит обеспечить допустимый уровень рисков.

# ВЛИЯНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ



В настоящее время в авиации общего назначения подавляющее число воздушных судов, изготовленных серийно, эксплуатируются как "единичные экземпляры". Это вызвано необходимостью получать в Межгосударственном авиационном комитете сертификат типа (одобрение) на воздушные суда, уже имеющие сертификат типа иностранного государства, а также трудностями в получении удостоверения о годности к полетам на воздушные суда, ранее эксплуатировавшиеся в государственной и экспериментальной авиации.

Отнесение воздушных судов к "единичным экземплярам" не позволяет организовать поддержание годности к полетам в соответствии с требованиями разработчика воздушного судна, что отрицательно сказывается на обеспечении безопасности полетов.

Проект правил предусматривает нормы, выполнение которых позволит большинство воздушных судов авиации общего назначения эксплуатировать в соответствии с требованиями их разработчиков.



# УТИЛИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

## Вопросы охраны окружающей среды

**Исключение возврата в оборот компонентов с истекшим ресурсом (сроком службы)**



В проекте правил предусмотрены процедуры, направленные на исключение возврата в эксплуатации компонентов воздушных судов, подлежащих утилизации.

# СТРУКТУРА КОМПЛЕКСА ПРАВИЛ

**Порядок выдачи удостоверений о годности к полетам**

**Порядок сертификации организаций по техническому обслуживанию воздушных судов**

**Порядок допуска к полету гражданских воздушных судов**

**Изменения требований к специалистам по техническому обслуживанию**

**Изменения требований по организации поддержания годности к полетам ВС эксплуатантов**



Комплекс правил разработан на основе положений Воздушного кодекса Российской Федерации, стандартов Приложения 6 (части 1, 2, 3), Приложения 8 к Конвенции о международной гражданской авиации, рекомендаций документа ИКАО 9760 (части 1, 2).

При формировании процедур использовались

а) Title 14 Aeronautics and Space USA:

Part 43;

Subpart E Part 91;

Subpart L Part 121;

Subpart G Part 125;

Subpart J Part 135;  
Part 145.

б) документ EC № 2042/2003 Regulation (EC) on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks European Commission (with amendment's).

Принятие комплекса правил позволит создать благоприятные условия для развития авиации общего назначения, благодаря гармонизация требований, процедур и документации с иностранными организациями (разработчиками, производителями воздушных судов и организациями по техническому обслуживанию), снижению трудоемкости административных процедур, повышение гибкости эксплуатации воздушных судов, а также будет способствовать повышению уровня безопасности полетов авиации общего назначения.