



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 25 повестки дня. Глобальные нормы проектирования воздушных судов

РАСШИРЕНИЕ ГЛАВ 4, 5 И 6 ПРИЛОЖЕНИЯ 8 С ЦЕЛЮ РАЗРАБОТКИ ГЛОБАЛЬНО СОГЛАСОВАННЫХ НОРМ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ПРОИЗВОДСТВА НА ОСНОВЕ УЧЕТА МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ПРОИЗВОДСТВА

(Представлено Ираном (Исламской Республикой))

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе подчеркивается важность разработки глобально согласованных норм проектирования и производства, инициированной Федеральным авиационным управлением (ФАУ) (Соединенные Штаты Америки), Объединенным авиационным ведомством (ЖАА) в Европе и Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) (Российская Федерация).

Расширение разделов Приложения 8 "*Летная годность воздушных судов*", касающихся проектирования и производства, с целью включения минимальных и максимальных конструктивных параметров, предполагает конкретизацию проектирования и производства таким образом, чтобы обеспечивалась обоснованная гарантия того, что все части самолета будут эффективно и надежно функционировать в ожидаемых условиях эксплуатации.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Принимая во внимание, что выполнение резолюции А33-11 предусматривает участие всех государств разработчиков и других Договаривающихся государств в международных проектах по согласованию и разработке глобальных норм проектирования воздушных судов, инициированных на основе использования Федеральных авиационных правил (FAR), Единых авиационных правил (JAR) и норм летной годности Международного авиационного комитета Российской Федерации, необходимо расширить главу 4 "*Проектирование и производство*", главу 5 "*Двигатели*" и главу 6 "*Воздушные винты*" части IIIA Приложения 8, а также

соответствующие главы части IIIВ и части IV Приложения 8 с целью разработки глобально согласованных норм проектирования и производства воздушных судов.

1.2 Включение минимальных и максимальных конструктивных параметров в Стандарты ИКАО, изложенные в соответствующем документе ИКАО, обеспечит обоснованную гарантию того, что все части, узлы и системы воздушных судов будут эффективно и надежно функционировать в ожидаемых условиях эксплуатации, обеспечивая безопасное выполнение полета.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Сбалансированный подход к данной проблеме обеспечивает наиболее эффективную возможность улучшить показатели безопасности полетов, связанные с характеристиками и летной годностью воздушных судов, на основе тщательного анализа результатов расследования прошлых авиационных происшествий и инцидентов. Проводятся также работы с целью определения эффективности международных стандартов проектирования и производства в виде глобальных норм проектирования воздушных судов.

2.2 В связи с повышением внимания в авиационной отрасли к стандартам качества, обеспечению качества и системам управления качеством, детальные аспекты проектирования и производства, соответствующие параметры, данные, характеристики и процессы, статистические и динамические подтверждающие испытания, а также летные испытания должны отвечать стандартам и требованиям "FAR", "JAR" или "НЛГ". Требования и стандарты других норм летной годности гражданских воздушных судов во многом аналогичны FAR или JAR.

2.3 Особенности проектирования воздушных судов играют важную роль в обеспечении возможности летному экипажу осуществлять управление воздушным судном. К таким особенностям относятся: органы управления и системы управления, системы жизнеобеспечения, условия работы экипажа, обзор из кабины пилотов, процедуры действий в нестандартных ситуациях, противопожарная защита, тушение пожара, инкапситурующие воздействия на людей на борту и защита кабины летного экипажа от паров и дыма. Упомянутые выше аспекты требуют своих собственных определений, положений, методов разработки, ограничений и стандартов. Все используемые на самолете материалы и элементы, которые имеют важное значение для безопасного выполнения полета, должны отвечать утвержденным спецификациям. Методы изготовления и сборки должны быть таковы, чтобы конструкция воздушного судна была защищена от износа и потери прочности в эксплуатации и была надежной в эксплуатации. При проектировании самолета следует учитывать аварийные посадки. В целях быстрой эвакуации пассажиров в аварийной обстановке необходимо предусмотреть соответствующую внутреннюю конфигурацию салона, схему расположения и количество аварийных выходов, включая обеспечение освещения путей эвакуации и выходов, а также наличие специальных средств. Наконец, при проектировании необходимо учитывать вынужденную посадку на воду.

2.4 Для решения всех упомянутых выше вопросов правильным и эффективным образом и обеспечения безопасного выполнения полета необходимо объединить усилия ведущих государств разработчиков и изготовителей с целью создания глобально согласованных норм проектирования, процессов сертификации типа и производства.

3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) включить вопросы, поставленные в настоящем документе, в резолюцию Ассамблеи А33-11;
- b) принять к сведению предпринятые государствами разработчиков и другими Договаривающимися государствами усилия с целью разработки "глобальных норм проектирования воздушных судов" на основе рекомендаций и принципов, изложенных в резолюции Ассамблеи А33-11;
- c) признать срочную необходимость согласованного международного подхода к процессу согласования требований, а также участия в нем ИКАО; и
- d) предусмотреть создание рабочей группы для разработки и обобщения инструктивных материалов, глобальных особенностей проектирования, данных, максимальных и минимальных параметров, подтверждающих демонстрационных испытаний, спецификаций материалов, методов и процессов производства и пр. с целью разработки руководства по аспектам проектирования и производства в виде документа ИКАО, охватывающего упомянутые выше вопросы, а имея в виду также расширение Приложения 8.

– КОНЕЦ –