МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР

12 апреля 2004 г.

ДИРЕКТИВНОЕ ПИСЬМО
№ 03-2004

ПОРЯДОК ПРЕДСТАВЛЕНИЯ В АВИАРЕГИСТР МАК ИНФОРМАЦИИ ОБ ИНЦИДЕНТАХ, АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ОТКЛОНЕНИЯХ В ПРОИЗВОДСТВЕ, А ТАКЖЕ ОБ ОТКАЗАХ, НЕИСПРАВНОСТЯХ И ПОВРЕЖДЕНИЯХ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

1. Цель документа

1.1. Разъяснение и конкретизация требований Авиационных правил АП-21 к Держателю Сертификата типа по информированию Авиарегистра МАК об инцидентах, авиационных происшествиях и отклонениях в производстве образца, влияющих на его летную годность, а также об отказах, неисправностях и повреждениях.

1.2. Согласование указанного требования (порядка представления информации) с аналогичными положениями FAR-21 и JAR-21.

2.Принятые сокращения и нормативные ссылки

СТ – сертификат типа.

ВС – воздушное судно.

КИ – комплектующее изделие.

ОАТ – образец авиационной техники.

АП – Авиационные правила.

АП-21 – авиационные правила, часть 21.

ГОСТ 27.002-89 "Надежность в технике. Основные понятия. Термины и определения".

ГОСТ 25866-83 "Эксплуатация техники. Термины и определения".

ГОСТ 18322-78 "Система технического обслуживания и ремонта техники. Термины и определения"

3. Область распространения

Требования настоящего Директивного письма распространяются на всех Держателей Сертификатов типа, Одобрительного письма или Свидетельства о годности комплектующего изделия (далее – Держателей СТ), обеспечивающих техническое сопровождение производства и эксплуатации образца авиационной техники (ОАТ), направленное на поддержание уровня его летной годности, установленного Сертификатом типа, Одобрительным письмом или Свидетельством о годности КИ.

4. Требования к представлению информации

В соответствии с пп. 4.1 и 4.2 информация представляется оперативно и периодически.

4.1. Информация, представляемая оперативно

4.1.1. Держатель СТ должен сообщать об инцидентах, авиационных происшествиях и отклонениях в производстве образца, влияющих на его летную годность, а также обо всех отказах, неисправностях или повреждениях, выявленных в процессе эксплуатации ОАТ, которые, как он установит, привели к любому из событий, перечисленных в п. 4.1.2 настоящего Директивного письма.

Это требование подразумевает, что у Держателя СТ имеется, но не ограничивается этим:

– действенная система сбора информации об эксплуатации ВС, в том числе об отказах и неисправностях, а также о проблемах, возникающих в процессе эксплуатации;

gost.e-ecolog.ru

– система оценки степени влияния выявленного отказа, неисправности на летную годность и принятия решений на выпуск корректирующих действий;

– система разработки корректирующих действий;

– система взаимодействия как внутри предприятия, так и со сторонними организациями, участвующими в процессе поддержания летной годности (Изготовителем авиатехники, предприятиями-поставщиками компонентов ВС, эксплуатантами, Авиарегистром МАК, Авиационными властями государств регистрации ВС и государств эксплуатантов).

4.1.2. Держатель СТ должен сообщать об инцидентах, авиационных происшествиях и отклонениях в производстве образца, влияющих на летную годность ВС и о следующих отказах, неисправностях и повреждениях:

(1) Возгорание (пожар), вызванное отказом или неисправностью системы или оборудования.

(2) Отказ или неисправность выхлопной системы двигателя, приводящий к повреждению двигателя, прилежащих элементов конструкции воздушного судна, оборудования или компонентов.

(3) Скопление или циркуляция токсичных или вредных газов в кабине экипажа или пассажирском салоне.

(4) Неисправность или отказ системы управления воздушным винтом.

(5) Отказ или повреждение конструкции втулки или лопасти воздушного винта или винтов вертолета.

(6) Утечка воспламеняющихся жидкостей в зонах, где имеется источник возгорания.

(7) Отказ системы торможения, вызванный разрушением конструкции или материала в ходе эксплуатации (для самолетов).

(8) Существенный отказ силового элемента конструкции воздушного судна, вызванный каким-либо особым состоянием собственно конструкции (усталость, недостаточная прочность, коррозия и т.д.)

(9) Любая ненормальная вибрация или тряска, вызванные неисправностью или отказом элемента конструкции или системы.

(10) Отказ двигателя по причине: пожара, разрушения (вылет опасных фрагментов через корпус двигателя), потери возможности выключения двигателя, появления недопустимой тяги в направлении, противоположном движению воздушного судна, или по любой другой причине.

(11) Любая неисправность или отказ элемента конструкции или системы управления, влияющая на нормальное управление воздушным судном, снижая его летные качества.

(12) Потеря более чем одной системы генерирования электроэнергии или гидросистемы или потеря энергопитания потребителя или группы потребителей, существенно влияющих на безопасное продолжение полета и обеспечение безопасной посадки.

(13) Отказ или неисправность более чем одного указателя пространственного положения, указателя воздушной скорости или указателя высоты в течение одного полета (отсутствие или недостоверные показания параметров крена, тангажа, приборной скорости, барометрической высоты в двух трактах измерения).

(14) Отказ или повреждение трансмиссии вертолета.

4.1.3. Информация по отказам, неисправностям или повреждениям, которые были вызваны неправильным техническим обслуживанием или неправильным применением, может не представляться.

4.1.4. Каждое сообщение, требуемое настоящим Директивным письмом, должно:

(1) Быть направлено в Авиарегистр МАК не позже, чем через один рабочий день после того, как было установлено, что произошел отказ, неисправность или повреждение, о котором требуется сообщать, за исключением субботних, воскресных и праздничных дней.

(2) Быть подписано должностным лицом, определенным руководителем организации.

(3) Быть передано с использованием факсимильной связи, электронной почты (E-mail) или другим наиболее оперативным способом. Первичное сообщение должно быть подтверждено последующим почтовым сообщением.

(4) Включать в себя, как минимум, следующую информацию:

(а) наименование типа, модификации, серийный (заводской) и регистрационный номера ВС;

(б) наименование типа, модификации, серийный номер двигателя, воздушного винта или компонента, если отказ, неисправность или повреждение связаны с двигателем, воздушным винтом или с другим компонентом;

(в) обстоятельства обнаружения и характер отказа, неисправности или повреждения.

4.1.5. Держатель СТ должен провести оценку влияния, выявленного в процессе эксплуатации отказа, неисправности или повреждения на летную годность. Если держатель СТ установит, что в результате отказа, неисправности или повреждения проявляется небезопасное состояние, то он должен разработать и представить в Авиарегистр МАК техническое решение, содержащее необходимые корректирующие действия по поддержанию летной годности образца авиационной техники, включая предложения по доработке конструкции, дополнению или изменению эксплуатационной документации, проведению специальных осмотров, проверок или др.

4.2. Периодическая информация

4.2.1. Держатель СТ должен регулярно обобщать опыт эксплуатации и производства образцов авиационной техники и представлять в Авиарегистр МАК полугодовые отчеты по вопросам и проблемам летной годности. Отчет должен содержать:

(1) Информацию о количестве ВС в парке данного типа и распределении ВС по эксплуатантам.

(2) Информацию о налете парка ВС данного типа за текущий период и суммарный налет за время с начала эксплуатации.

(3) Сведения об источниках получения информации об отказах, неисправностях и повреждениях, а также о недостатках (проблемах) в эксплуатации.

(4) Анализ авиационных происшествий, инцидентов, отказов и неисправностей с распределением по следующим группам учета их влияния на летную годность:

(а) существенно влияющие на летную годность и требующие принятия немедленных корректирующих действий (выпуска директив летной годности);

(б) несущественно влияющие на летную годность и не требующие принятия немедленных корректирующих действий;

(в) не влияющие на летную годность и не требующие принятия корректирующих действий;

(5) Информацию о проведенных и планируемых корректирующих действиях, в том числе о внедрении мероприятий в серийное производство и выпуске сервисных бюллетеней по доработке ВС в эксплуатации и в ремонте.

(6) Анализ инцидентов по причине отказов и неисправностей авиатехники и вызванных неправильными действиями летного экипажа вследствие эргономических причин.

(7) Результаты статистического анализа отказов, неисправностей и повреждений, имевших место в текущем периоде, значения показателей надежности (представляется в итоговом годовом отчете);

4.2.2. Отчеты должны быть составлены отдельно по каждому сертифицированному типу ВС, включая модификации, утверждены руководителем предприятия-держателя СТ и согласованы с Независимой инспекцией на предприятии.

4.2.3. Полугодовые отчеты направляются в Авиарегистр МАК не позднее сентября и марта месяца каждого года.

Заместитель председателя МАК
Председатель Авиарегистра **А.Г. Круглов**

gost.e-ecolog.ru