

АУТЕНТИЧНОСТЬ КОМПОНЕНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДЕН

Е.А. Овдиенко, Д.С. Старостин, Ю.И. Кривых

¹ОП «Вертолеты Мотор Сич», г. Запорожье, Украина

²ОП «Вертолеты Мотор Сич», г. Запорожье, Украина

³Запорожский национальный технический университет, г. Запорожье,
Украина

Каждая деталь, узел или агрегат, используемый для установки на воздушное судно (ВС), должны иметь правильно оформленную пономерную документацию, достаточный назначенный и межремонтный ресурс и соответствующие отметки от предприятия-производителя. Но на рынке присутствует достаточное количество неаутентичных компонентов ВС, т.е. комплектующих с неутвержденной пономерной документацией, а также заведомо не соответствующих требованиям нормативно-технических документов.

В соответствии с требованиями ИКАО DOC 9760-AN/967 «Руководство по летной годности», издание третье, 2014 г. Гл. 9. «Сохранение летной годности», п.9.10. «Аутентичность и работоспособность составных частей воздушного судна», термин неаутентичные (неутвержденные) компоненты ВС применяется к следующим комплектующим:

- составные части, поставленные непосредственно их пользователю субподрядчиком, не наделенным такими правами;

- составные части, прошедшие техническое обслуживание (ТО) или ремонт и допущенные к дальнейшей эксплуатации лицом или организацией, не наделенными такими правами;

- составные части, ТО или ремонт которых проводились не в соответствии с требованиями распространяющейся на них утвержденной документации;

- составные части, достигшие ограничения срока их эксплуатации, включая, в необходимых случаях, срок хранения. [2]

Распространению неаутентичных компонентов ВС на современном рынке способствуют следующие факторы:

- отсутствие правового регулирования рынка компонентов ВС;
- достаточно высокий спрос на компоненты ВС, выпуск которых прекращен;

- предприятия по техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР), эксплуатирующие организации, субподрядчики не всегда имеют возможности направить запрос в адрес предприятия-производителя для определения аутентичности компонента ВС;

- отсутствие информационного пространства, позволяющего отслеживать на всех этапах жизненный цикл компонентов ВС;

- отсутствие конструкторского сопровождения при ремонте компонентов ВС производства РФ.

Для решения данной проблемы требуется участие всех субъектов причастных к жизненному циклу компонентов ВС (уполномоченные органы, предприятия-производители, предприятия по ТОиР, эксплуатирующие организации) и осуществление следующего комплекса мероприятий:

- разработка и внедрение регулирующими органами единой методики по оценке аутентичности компонентов ВС, а также нормативно-правовой базы, обеспечивающей её функционирование в правовом поле Украины;

-создание информационной системы контроля аутентичности компонентов ВС, в которой хранились бы сведения о каждом легально произведенном или отремонтированном компоненте ВС. Дополнительно к ней актуальная электронная база данных образцов печатей, штампов заводов-изготовителей, представительств заказчика, ОТК;

-внедрение современных методов маркировки компонентов ВС и пономерной документации (контрольными идентификационными знаками с применением электронного чипа — RFID (Radio Frequency Identification));

-разработка и производство отечественных аналогов компонентов снятых с производства, а также использование зарубежных аналогов, в рамках программы импортозамещения.

Список литературы

1. Авиационные правила. Часть 29. Нормы летной годности винтокрылых аппаратов транспортной категории. –М.: Авиаиздат, 2003. – 130 с.

2. ИКАО DOC 9760-AN/967 «Руководство по летной годности», издание третье, 2014