

Краткое описание выполненных работ

В 2012 году ФГУП «ГосНИИАС» разработал проект отраслевого стандарта «Общие требования на разработку комплекса бортового оборудования самолётов гражданской авиации».

Стандарт состоит из 25 книг, каждая из которых описывает свою область технологии, объединённых в 5 разделов:

1. Общие положения:

- Книга 1.1 «Общие положения»;

2. Планирование разработки КБО:

- Книга 2.1 «Планирование и управление разработкой КБО»,
- Книга 2.2 «Взаимодействие с поставщиками»;

3. Разработка КБО:

- Книга 3.1 «Жизненный цикл разработки КБО»,
- Книга 3.2 «Функции и технические характеристики КБО»,
- Книга 3.2-А «Типовая спецификация КБО»,
- Книга 3.3 «Проектирование КБО и систем»,
- Книга 3.3-А «Дизайн и архитектура КБО. Типовой проект»,
- Книга 3.4 «Разработка систем и их программных и аппаратных компонентов»,
- Книга 3.4-А «Типовая спецификация на функцию»,
- Книга 3.4-Б «Типовые функциональные технические требования на отдельную систему»,
- Книга 3.5 «Проектирование бортовых средств эксплуатационного контроля»;

4. Интегральные процессы:

- Книга 4.1 «Надёжность и отказобезопасность»,
- Книга 4.1-А «Типовая ОФО КБО»,
- Книга 4.2 «Валидация»,
- Книга 4.2-А «Типовой план валидации»,

- Книга 4.3 «Верификация»,
- Книга 4.3-А «Типовой план верификации»,
- Книга 4.4 «Управление конфигурацией»,
- Книга 4.4-А «Типовой план управления конфигурацией»,
- Книга 4.5 «Обеспечение качества разработки»,
- Книга 4.5-А «Типовой план гарантии качества»,
- Книга 4.6 «Поддержка сертификации»,
- Книга 4.6-А «Типовой сертификационный базис»;

5. Документация КБО:

- Книга 5.1 «Документация КБО».

Данный стандарт устанавливает общие требования к технологии разработки КБО российских ВС гражданского назначения.

Подробно описывается технология разработки КБО современного самолёта в полном соответствии с требованиями стандартов Р4754, Р4761, ARP4754А, КТ-178В, КТ-254, КТ-160, КТ-297(проект), АП-25, АП-21 и др.

Данная технология позволяет сократить время разработки КБО и его компонентов, повысить качество конечного продукта, организовать слаженную работу отечественных разработчиков с зарубежными партнёрами и впоследствии провести успешную сертификацию самолёта в AP МАК, EASA и FAA.