

ОГЛАВЛЕНИЕ

(будет удалено при издании акта)

I.	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	1
II.	Сертификационные работы	3
	Этапы сертификации	4
	Рабочие органы Авиарегистра	4
	Служба сертификации в организации Разработчика	4
	Лётчики-испытатели	5
	Эксплуатационная документация	5
	Условия проведения сертификационных испытаний	5
III.	СЕРТИФИКАЦИЯ ОБРАЗЦОВ	5
	Типовая конструкция образца	5
	Сертификат типа образца	6
	Сертификат типа воздушного судна ограниченной категории	6
	Сертификат типа воздушного судна из государственной авиации	6
	Требования к сертификату типа	6
	Действие сертификата типа	7
IV.	ЗАЯВКА НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАТА ТИПА. ТРЕБОВАНИЯ К ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ И ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ БАЗИС	7
	Заявка на получение сертификата типа	7
	Применение требований к летной годности и изменений в них	8
	Специальные технические условия	8
	Сертификационный базис	8
	Требования к охране окружающей среды	9
	Модификации, требующие выдачи нового сертификата типа	9
V.	Этап макета	9
	Уведомление о готовности к проведению этапа макета	10
	Цель этапа макета	10
	Работы на этапе макета	10
VI.	СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА	11
	Применимость	11
	Общие положения	11
	Сертификационные заводские испытания	11
	Порядок выдачи Сертификатов летной годности экспериментальной категории	12
	Сертификационные контрольные испытания	13
	Завершение сертификационных испытаний воздушного судна	14
	Сертификационные испытания легких воздушных судов, беспилотных авиационных систем и их элементов, пилотируемых свободных аэростатов и дирижаблей	15
VII.	КОМПОНЕНТЫ ОБРАЗЦА. АВИАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ	16

	Классификация компонентов	16
	Сертификация компонентов	17
	Авиационные материалы	17
VIII.	СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ВОЗДУШНЫХ ВИНТОВ	
	17	
	Общие положения	17
	Сертификационные испытания	18
IX.	ОБЯЗАННОСТИ ДЕРЖАТЕЛЯ СЕРТИФИКАТА ТИПА. ПЕРЕДАЧА СЕРТИФИКАТА ТИПА	19
	Обязанности Держателя Сертификата типа	20
	Передача сертификата типа	20
X.	МОДИФИКАЦИИ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ ОБРАЗЦА	20
	Применимость	20
	Классификация модификаций	21
	Сертификация второстепенных изменений	21
	Применимые требования	21
	Заявка на получение одобрения главного изменения	21
	Сертификационные работы	22
XI.	ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТИПА	23
	Применимость	23
	Требования к разработчику изменения	23
	Классификация изменений. Сертификация второстепенных изменений	23
XII.	ОДОБРЕНИЕ ГЛАВНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ. ВЫДАЧА ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СЕРТИФИКАТА ТИПА	
	24	
	Применимые требования	24
	Заявка на получение дополнительного сертификата типа	24
	Дополнительные сертификационные работы. Выдача Дополнительного сертификата типа	25
	Содержание Дополнительного сертификата типа	26
	Держатель дополнительного сертификата типа	26
	Передача дополнительного сертификата типа	26
	Действие дополнительного сертификата типа	27
XIII.	ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ОДОБРИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ЭКСПОРТИРУЕМЫЕ ИЗДЕЛИЯ	
	27	
	Применимость	27
	Подача Заявки	27
	Действие Экспортного сертификата	28
XIV.	СЕРТИФИКАЦИЯ ИНОСТРАННЫХ ОБРАЗЦОВ	28
	Применимость	28
	Взаимодействие с уполномоченным органом государства разработчика иностранного образца	28
	Подача Заявки	28

Принятие Заявки	28
Требования к лётной годности и охране окружающей среды	29
Сертификационный базис	29
Проведение сертификации	29
XV. СЕРТИФИКАЦИЯ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ	29
Общие положения	29
Заявка на выдачу Одобрения	29
Сертификационный базис КИ	30
Этап макета КИ	30
Испытания КИ	31
Выдача Одобрения	31
Одобрение импортируемых комплектующих изделий	32
Изменения конструкции комплектующих изделий	32
XVI. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ИЗДЕЛИЙ	33
Область применения	33
Общие требования к идентификации	33
Изменение идентификационной информации	33
Идентификация воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов	33
Идентификация комплектующих изделий	34
Идентификация компонентов II класса	34
Идентификация особо ответственных элементов конструкции	34
XVII. Формы и порядок оформления одобрительных документов, а также документов, необходимых для их получения.	35

Проект

Министерство транспорта Российской Федерации
(МИНТРАНС РОССИИ)

ПРИКАЗ

Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок проведения обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов, а также беспилотных авиационных систем и их элементов»

В соответствии со статьями 8, 35 и 37 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 1999, № 28, ст. 3483; 2004, № 35, ст. 3607, № 45, ст. 4377; 2005, № 13, ст. 1078; 2006, № 30, ст. 3290, 3291; 2007, № 1 (ч.1), ст. 29, № 27, ст. 3213, № 46, ст. 5554, № 49, ст. 6075, № 50, ст.6239, 6244, 6245; 2008, № 29 (ч.1), ст. 3418, № 30 (ч.2), ст. 3616; 2009, № 1, ст. 17, № 29, ст. 3616; 2010, № 30, ст. 4014; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2019, 2023, 2024, № 30 (ч. 1), ст. 4590, № 48, ст. 6733, № 50, ст. 7351) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Порядок проведения обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов, а также беспилотных авиационных систем и их элементов».

2. Установить, что выданные в соответствии с АП-21 документы до вступления в силу настоящего приказа действуют до указанного в них срока или их аннулирования.

3. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 180 дней со дня официального опубликования.

Министр

М.Ю. Соколов

Утверждены
приказом Минтранса России
от _____ № _____

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

порядок проведения обязательной сертификации пилотируемых гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов, а также беспилотных авиационных систем и их элементов

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие правила в соответствии с со статьями 8, 35 и 37 Воздушного кодекса Российской Федерации¹ устанавливают порядок проведения обязательной сертификации гражданских воздушных судов, разработанных на территории Российской Федерации, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования, беспилотных авиационных систем и их элементов, а также воздушных судов, поступающих на эксплуатацию в Российскую Федерацию.

2. В настоящих Правилах применяются Термины и определения, установленные в Воздушном кодексе Российской Федерации, а также следующие:

Авиарегистр – организация, обеспечивающая проведение сертификационных работ, подведомственная уполномоченному органу в области гражданской авиации, на который возложено проведение обязательной сертификации воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, а также оборудования воздушных судов.

Акустическое или эмиссионное изменение образца - изменение типовой конструкции образца, которое влияет на уровень шума на местности или эмиссию загрязняющих веществ авиационными двигателями.

Второстепенное изменение образца – изменение конструкции, не относящееся к главному изменению образца.

Второстепенное изменение комплектующего изделия - изменение конструкции, не относящееся к главному изменению комплектующего изделия.

Главное изменение образца - изменение конструкции, которое существенно влияет на лётную годность образца или его воздействие на окружающую среду.

Главное изменение комплектующего изделия - изменение конструкции, которое приводит к существенному изменению типовой конструкции комплектующего изделия или его характеристик.

Держатель одобрительного документа - заявитель, получивший одобрительный документ.

Держатель сертификата типа - заявитель, получивший сертификат типа.

Доказательная документация - документация, содержащая результаты

¹ Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ.

расчётов, проверок, испытаний и оценок, полученная при сертификации образца, и устанавливающая их соответствие применимым требованиям.

Дополнительный сертификат типа - одобрительный документ, выдаваемый заявителю, не являющемуся держателем сертификата типа образца, и удостоверяющий соответствие образца применимым требованиям, связанным с модификацией, внесенной заявителем в его типовую конструкцию.

Заявитель - юридическое лицо, подавшее заявку на получение одобрительного документа.

Изготовитель - юридическое лицо, осуществляющее серийное производство или авиационных материалов.

Конструкторская документация - совокупность конструкторских документов, содержащих в зависимости от их назначения данные, необходимые для разработки, изготовления, контроля, приемки, поставки, эксплуатации и технического обслуживания.

Независимая инспекция - организационная структура, аккредитованная Авиарегистром для осуществления контрольных функций в организации разработчика или на предприятии изготовителя.

Образец - воздушное судно, авиационный двигатель, воздушный винт или оборудование воздушного судна, конструкция которого представлена на сертификацию в качестве типовой.

Одобрительный документ – документ, удостоверяющий соответствие объекта сертификации применимым требованиям.

Одобрительными документами применительно к настоящим Правилам являются:

- сертификат типа;
- одобрение главного изменения;
- дополнительный сертификат типа;
- сертификат лётной годности воздушного судна (экспортный, экспериментальной категории);
- свидетельство о годности комплектующего изделия;
- одобрительное письмо на комплектующее изделие;
- одобрение на установку комплектующего изделия;
- аттестат аккредитации сертификационного центра или лаборатории;
- аттестат аккредитации эксперта;
- свидетельство об аккредитации независимой инспекции;

Одобрение главного изменения - документ, выдаваемый держателю сертификата типа образца и удостоверяющий соответствие образца применимым требованиям, связанным с главным изменением, внесенным в его типовую конструкцию.

Одобрительное письмо на комплектующее изделие - документ, выдаваемый разработчику комплектующего изделия и удостоверяющий соответствие типа комплектующего изделия требованиям сертификационного базиса, разрешающий применение комплектующего изделия на конкретном образце.

Одобрение на установку комплектующего изделия - документ,

выдаваемый разработчику образца, разрешающий применение **РРКИ**.

Разработчик - юридическое лицо, осуществляющее разработку.

Ранее разработанное комплектующее изделие (РРКИ) - комплектующее изделие, которое было одобрено по процедурам, действовавшим до введения в действие Авиационных правил, Часть 21².

Свидетельство о годности комплектующего изделия - документ, выдаваемый Разработчику комплектующего изделия и удостоверяющий соответствие типа комплектующего изделия требованиям сертификационного базиса, разрешающий применение комплектующего изделия данного типа на различных образцах.

Сертификат типа - документ, выдаваемый разработчику и удостоверяющий соответствие установленной типовой конструкции образца требованиям сертификационного базиса.

Сертификационный базис - документ, содержащий требования к летной годности и охране окружающей среды, применимые к данному образцу.

Сертификационный центр - организация, аккредитованная Авиарегистром для участия в работах по сертификации, проводимых Заявителем, в целях экспертной оценки результатов работ.

Технические условия на изделие (Технические условия) - документ, содержащий информацию о типовой конструкции, параметрах и характеристиках изготавливаемого экземпляра, которые подлежат контролю и оценке при изготовлении и приемке экземпляра в качестве готовой продукции.

Типовая конструкция - конструкция образца, отраженная в его конструкторской и эксплуатационной документации, одобренная в соответствии с процедурами настоящих Правил и удостоверенная Сертификатом типа.

Эксплуатационная документация – документация образца, утвержденная ее разработчиком и содержащая эксплуатационные ограничения и регламентирующая эксплуатацию, техническое обслуживание, поддержание лётной годности в процессе эксплуатации воздушного судна, его компонента.

Экспортный сертификат - документ, подтверждающий соответствие воздушного судна требованиям летной годности на дату выдачи указанного сертификата после его изготовления или исключения из Государственного реестра гражданских воздушных судов.

II. Сертификационные работы

3. Заявитель обеспечивает соответствие образца требованиям сертификационного базиса и обеспечивает безопасность проведения сертификационных работ.

4. Соответствие образца требованиям сертификационного базиса устанавливается на основании результатов сертификационных работ, включающих: инженерные анализы конструкторской документации, расчеты, моделирование, проверки образца, его испытания, анализ опыта эксплуатации аналогичных конструкций и другие работы.

² МАК ... (первый приказ МТ о вводе в действие АП-21).

5. Испытания проводятся в соответствии с методами определения соответствия или методами, разработанными заявителем или сертификационными центрами. Указанные методы устанавливаются в разработанных заявителем программах сертификационных работ, одобряемых Авиарегистром.

6. Заявитель с участием назначенных сертификационных центров или рабочих органов Авиарегистра обеспечивает выполнение сертификационных работ и представляет доказательную документацию по результатам этих работ по мере её оформления.

Доказательная документация по результатам сертификационных работ утверждается Заявителем.

7. Авиарегистр по результатам рассмотрения представленных разработчиком доказательной документации принимает решение о достаточности проведённых работ для демонстрации соответствия объекта сертификации сертификационному базису.

Этапы сертификации

8. Сертификация образца проводится в следующем порядке:

Разработчиком образца подается заявка на получение одобрительного документа;

проводится этап макета образца;

проводятся сертификационные работы;

по результатам анализа результатов сертификации, Авиарегистром готовится проект решения о выдаче одобрительного документа.

Рабочие органы Авиарегистра

9. В сертификационных работах, проводимых Заявителем, и экспертной оценке результатов сертификационных работ, доказательной и эксплуатационной документации Авиарегистр формирует рабочие группы, комиссии, группы экспертов (далее - рабочие органы).

10. Сертификационные центры, рабочие органы Авиарегистра, принимающие участие в сертификации конкретного образца, определяются Авиарегистром.

11. Авиарегистр аккредитует в порядке, установленном настоящими Правилами независимую инспекцию в организации разработчика и изготовителя.

Для разработчиков, указанных в пункте 92 настоящих Правил, а также для заявителей на получение дополнительного сертификата типа, функции независимой инспекции могут выполняться аккредитованными Авиарегистром должностными лицами этих организаций.

12. Независимая инспекция в организациях разработчика и на предприятиях изготовителя осуществляет контроль за соответствием объекта, предъявляемого на сертификационные испытания, конструкторской документации, приемку готовой продукции, а также другие функции, предусмотренные настоящими Правилами.

Служба сертификации в организации Разработчика

13. Разработчик создает и обеспечивает функционирование службы сертификации, утверждает положение о ней.

Служба сертификации подчиняется непосредственно руководителю организации – разработчика и координирует деятельность других служб, реализующих требования к лётной годности и охране окружающей среды в конструкции и характеристиках образца, осуществляет внутренний контроль за соблюдением процедур сертификации, установленных настоящими Правилами, а также контролирует результаты сертификационных работ и визирует доказательную документацию, направляемую в Авиарегистр.

Лётчики-испытатели

14. Заявитель, привлекаемые сертификационные центры должны обеспечить осуществление испытательных полетов лётчиками-испытателями, имеющими соответствующие свидетельства и квалификационные отметки.

Эксплуатационная документация

15. Эксплуатационная документация является неотъемлемой частью типовой конструкции образца разрабатывается и утверждается разработчиком образца.

16. Эксплуатационная документация в части, предусмотренной настоящими Правилами, согласовывается с привлекаемыми сертификационными центрами или с комиссией, образованной в соответствии с пунктом 92 настоящих Правил, и одобряется Авиарегистром.

Условия проведения сертификационных испытаний

17. До начала сертификационных испытаний разработчик и независимая инспекция в организации разработчика на каждый образец, предназначенный для проведения испытаний, оформляют в установленном порядке документы (формуляр, паспорт или эквивалентный им документ), удостоверяющие соответствие данного образца конструкторской документации.

18. Для установления типовой конструкции в документах, оформляемых по результатам сертификационных испытаний, должна указываться конфигурация образца, на которую оформляются материалы испытаний и выводы о соответствии требованиям к лётной годности и охране окружающей среды.

Под конфигурацией понимается документация, определяющая вариант исполнения конструкции образца. В конфигурацию также включаются заводские номера компонентов с указанием версий программного обеспечения, если оно применяется на изделии.

III. СЕРТИФИКАЦИЯ ОБРАЗЦОВ

Типовая конструкция образца

19. Типовую конструкцию образца определяет следующая документация, созданная по результатам сертификационных работ и оформленная в установленном порядке:

конструкторская документация, состоящая из чертежей и спецификаций на бумажных или электронных носителях (включая перечни этих чертежей и спецификаций), а также технические условия на образец;
эксплуатационная документация образца.

20. Заявитель (держатель сертификата типа) ведет комплект конструкторской и эксплуатационной документации, определяющий типовую конструкцию, на которую выдан сертификат типа, включая все изменения.

21. Контроль за ведением указанного комплекта документации осуществляется независимой инспекцией.

Сертификат типа образца

22. Заявитель получает сертификат типа на образец, при выполнении следующих условий:

выполнены процедуры, установленные настоящими Правилами;

определена типовая конструкция образца и продемонстрировано ее соответствие требованиям сертификационного базиса; и

отступления от требований к лётной годности, включенных в сертификационный базис образца, признаны Авиарегистром приемлемыми, при условии демонстрации Заявителем, что указанные отступления компенсируются мерами, обеспечивающими уровень безопасности полетов, эквивалентный уровню безопасности полетов, обеспечиваемому при выполнении требований к лётной годности, включенными в сертификационный базис образца.

Сертификат типа воздушного судна ограниченной категории

23. Заявитель может получить сертификата типа воздушного судна ограниченной категории, если оно предназначено для выполнения авиационных работ.

24. Сертификат типа воздушного судна ограниченной категории может быть выдан, если Заявитель продемонстрирует соответствие воздушного судна требованиям к лётной годности и охране окружающей среды, распространенным на данный тип воздушного судна и учитывающим особенности его конструкции и характеристик, связанные со спецификой его применения и условий эксплуатации.

25. Авиационный двигатель и воздушный винт и оборудования воздушного судна ограниченной категории по решению Заявителя могут сертифицироваться в составе воздушного судна по решению заявителя.

Сертификат типа воздушного судна из государственной авиации

26. Заявитель может подать заявку на получение сертификата типа воздушного судна, авиационный двигатель, воздушный винт, ранее допущенных к эксплуатации в государственной авиации.

Сертификат типа выдается при условии демонстрации Заявителем соответствия воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, применимым к ним требованиям к лётной годности и охране окружающей среды, действовавшим на дату начала их эксплуатации в государственной авиации.

27. Авиарегистр требует от Заявителя обеспечить соответствие образца специальным техническим условиям и более поздним требованиям к лётной годности, чем те, которые указаны в пунктах 26 и **Ошибка! Источник ссылки не найден.** настоящих Правил, если без выполнения этих требований не достигается адекватный уровень лётной годности.

Требования к сертификату типа

28. Сертификат типа удостоверяет соответствие образца требованиям сертификационного базиса.

Карта данных сертификата типа на образец является неотъемлемой частью сертификата типа.

29. Сертификат типа и карта данных сертификата типа соответствуют требованиям, установленным в приложении ...

Действие сертификата типа

30. Срок действия сертификата типа на образец не ограничивается, за исключением случаев, установленных в настоящих Правилах.

Действие сертификата типа не распространяется на экземпляры воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, в конструкцию которых внесены изменения с нарушением процедур, установленных настоящими правилами.

Решением органа, на который возложена сертификация типа воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, действие сертификата типа может быть приостановлено в случае выявления несоответствия типовой конструкции образца требованиям летной годности.

Решением органа, на который возложена сертификация типа воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, может быть возобновлено после устранения указанных несоответствий.

31. Сертификат типа аннулируется в случаях:
ликвидации организации - держателя сертификата типа;
отказа организации - держателя сертификата типа от выполнения обязанностей держателя сертификата типа;
невыполнения организацией функций держателя сертификата типа;
прекращения эксплуатации всех экземпляров данного типа.

IV. ЗАЯВКА НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАТА ТИПА. ТРЕБОВАНИЯ К ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ И ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ БАЗИС

Заявка на получение сертификата типа

32. Заявка на получение сертификата типа подается в уполномоченный орган в области гражданской авиации Разработчиком (далее по тексту - Заявитель).

33. В заявке указывается данные, установленные в приложении ... к настоящим Правилам.

Заявка подписывается лицом, имеющим право действовать от имени заявителя в соответствии с законодательством Российской Федерации.

34. К Заявке на получение сертификата типа прилагаются:

а) спецификация образца, которая должна содержать краткое техническое описание, принципиальные схемы систем, основные характеристики в объеме, достаточном для оценки применимости требований к летной годности и охране окружающей среды, а также ожидаемые условия эксплуатации (эксплуатационные ограничения), в пределах которых будет сертифицирован образец;

б) для воздушного судна - вид воздушного судна в трёх ортогональных

проекции: для двигателя и воздушного винта - чертеж общего вида.

в) проект сертификационного базиса образца, который должен содержать: перечень разделов, глав и пунктов норм лётной годности, распространяемых на этот образец, включая, при необходимости, специальные технические условия; требования к охране окружающей среды.

35. Уполномоченный орган уведомляет заявителя о принятии заявки и назначенных сертификационных центрах или комиссии, образованной в соответствии с пунктом 92 настоящих Правил.

36. Заявка на получение сертификата типа действительна на срок не более 5 лет, если одновременно с подачей заявки заявитель не обосновал, что требуется больший срок на проектирование, доводку и испытания создаваемого им образца, и этот срок был утвержден уполномоченным органом, о чем уведомляется заявитель.

37. Если сертификат типа не был выдан или если заявитель убеждается в том, что сертификат типа не будет им получен в срок действия заявки, то заявитель должен подать в Авиарегистр новую заявку на получение сертификата типа.

Применение требований к лётной годности и изменений в них

38. К образцу, заявленному на получение сертификата типа, применяются требования к лётной годности с изменениями, вступившими в силу на дату подачи заявки.

39. Изменения в требованиях к лётной годности, вступившие в силу после даты подачи заявки на выдачу сертификата типа, могут быть применены к данному образцу по решению заявителя.

Специальные технические условия

40. Специальные технические условия разрабатываются заявителем, если Авиарегистр установит, что действующие на дату подачи заявки на сертификат типа требования к лётной годности заявляемого на сертификацию образца не содержат применимых требований вследствие:

наличия новых или необычных особенностей конструкции;
нетрадиционного применения материалов;
имеющегося опыта эксплуатации аналогичных по конструкции и применению образцов, свидетельствующего о возможности возникновения небезопасных состояний.

41. Специальные технические условия должны содержать такие требования к лётной годности, которые обеспечивают уровень лётной годности, эквивалентный установленному в действующих требованиях к лётной годности.

42. Специальные технические условия включаются в сертификационный базис отдельным разделом.

Сертификационный базис

43. Образец, заявленный на получение сертификата типа, должен соответствовать применимым требованиям к лётной годности и охране окружающей среды.

44. Указанные требования оформляются в виде сертификационного базиса, содержащего разделы по требованиям к лётной годности и охране окружающей

среды. Требования к содержанию сертификационного базиса установлены в Приложении ... к настоящим правилам.

В сертификационный базис образца в процессе проведения сертификационных работ разработчиком могут вноситься изменения после одобрения Авиарегистром.

45. Сертификационный базис окончательно утверждается Авиарегистром по результатам сертификации образца.

Требования к охране окружающей среды

46. К образцу применяются требования, установленные Приложением 16 «Охрана окружающей среды» (Том I «Авиационный шум»³ и Том II «Эмиссия авиационных двигателей»)⁴ к Конвенции о международной гражданской авиации.

Модификации, требующие выдачи нового сертификата типа

47. В случае, когда держатель сертификата типа предусматривает внесение изменений в типовую конструкцию образца, требующих проведения новой сертификации образца, такая сертификация проводится по решению Авиарегистра в соответствии с процедурами, установленными настоящими правилами сертификации нового типа, и завершается выдачей Авиарегистром нового сертификата типа.

Примерами таких изменений типовой конструкции образца являются:

Для воздушного судна:

существенные изменения конструкции или характеристик;

изменение количества авиационных двигателей или несущих винтов;

использование авиационных двигателей с другим принципом работы или создания тяги.

Для авиационного двигателя:

существенные изменения конструкции или принципов работы двигателя, его агрегатов, модулей, основных деталей;

существенное увеличение частоты вращения роторов.

Для воздушного винта:

изменение количества или конфигурации лопастей;

изменение принципа работы системы изменения шага винта.

48. К образцу, заявленному на получение нового сертификата типа, применяются требования, сформированные в соответствии с пунктом 123 настоящих Правил.

49. В процессе сертификации образца, которая проводится в связи с внесением значительных изменений в его типовую конструкцию, зачитываются результаты сертификационных работ, полученные при первоначальной сертификации образца, которые могут быть применены к вновь сертифицируемому образцу.

V. Этап макета

³ ICAO, Издание седьмое, июль 2014, https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an16_v1_cons_ru.pdf

⁴ ICAO, Издание третье, июль 2008, https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an16_v2_cons_ru.pdf

Уведомление о готовности к проведению этапа макета

50. До начала этапа макета Заявитель направляет в Авиарегистр и сертификационные центры, назначенные Авиарегистром для проведения сертификационных работ, уведомление о готовности к проведению этапа макета. Уведомление должно быть согласовано с независимой инспекцией в организации Заявителя, к которому прилагаются:

- проект сертификационного базиса;
- проект таблицы соответствия требованиям сертификационного базиса;
- проект плана сертификационных работ, который должен содержать виды работ и последовательность их проведения в отношении образца, его системам, компонентам и комплектующим изделиям;
- перечень комплектующих изделий категории «А», подлежащих сертификации.

Цель этапа макета

51. Целью этапа макета является:

оценка полноты учета требований к лётной годности и охране окружающей среды в конструкции образца, распространенных на сертифицируемый образец, и необходимости разработки специальных технических условий;

предварительная оценка соответствия конструкции и характеристик проектируемого образца требованиям сертификационного базиса;

оценка проекта таблицы соответствия образца требованиям сертификационного базиса в части предлагаемых видов сертификационных работ и методов определения соответствия;

оценка перечня комплектующих изделий образца, подлежащих сертификации (категория «А»).

оценка плана сертификационных работ по образцу, его системам, компонентам и комплектующим изделиям.

Работы на этапе макета

52. Работы на этапе макета проводятся макетной комиссией, состав которой утверждается Авиарегистром с учетом предложений Заявителя.

53. Макетная комиссия проводит работы в соответствии с Положением по этапу макета, которое разрабатывается Заявителем и утверждается Авиарегистром.

54. Положение по этапу макета определяет объемы макетирования в натурном исполнении или в виде электронной модели, перечень предъявляемой на этапе макета документации, порядок и методы работ на этапе макета, содержание протокола макетной комиссии.

55. По результатам работ макетной комиссии заявитель оформляет протокол макетной комиссии, заключение которого должно отвечать целям этапа макета.

56. Протокол макетной комиссии должен содержать мероприятия по устранению выявленных недостатков.

57. Заключение протокола макетной комиссии подписывается членами макетной комиссии.

58. Протокол макетной комиссии согласовывается заявителем, сертификационными центрами или комиссией, предусмотренной в пункте 92

настоящих Правил и независимой инспекцией в организации заявителя.

59. Протокол макетной комиссии утверждается Авиарегистром.

VI. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Применимость

60. Сертификации воздушных судов транспортной категории и к самолетам переходной категории применимы положения 61 - 91, а к другим перечисленным выше видам воздушных судов применяются положения пунктов 61 - 63 и 92 настоящих Правил.

Общие положения

61. Целями сертификационных испытаний (СИ) воздушного судна являются:

а) определение и подтверждение соответствия воздушного судна и его эксплуатационной документации требованиям сертификационного базиса, установление типовой конструкции воздушного судна и эксплуатационных ограничений, в пределах которых воздушное судно соответствует сертификационному базису;

б) оценка надежности функционирования типовой конструкции воздушного судна и его систем, оценка эксплуатационной документации воздушного судна.

62. Сертификационные испытания подразделяются на два вида испытаний:

сертификационные заводские испытания (СЗИ), проводимые с целью, указанной в подпункте «а» пункта 61; и

сертификационные контрольные испытания (СКИ), проводимые с целью, указанной в подпункте «б» пункта 61;

63. Объем участия сертификационных центров в проведении конкретных видов СИ определяется Авиарегистром с учетом предложений Заявителя.

64. До начала сертификационных испытаний воздушного судна заявитель оформляет, согласовывает с независимой инспекцией в организации заявителя, а также с привлекаемыми им сертификационными центрами план-график проведения СИ, в котором указываются экземпляры воздушных судов, предназначенные для проведения СИ, сроки выполнения на этих экземплярах воздушных судов конкретных программ наземных, стендовых и лётных СЗИ, и программы СКИ, а также сроки представления в Авиарегистр доказательной и эксплуатационной документации.

Заявитель представляет План-график в Авиарегистр до начала сертификационных испытаний.

Сертификационные заводские испытания

65. СЗИ могут быть начаты, когда конструкция экземпляров воздушных судов, предназначенных для проведения СЗИ в части их компонентов и функциональных систем, подлежащих оценке на экземплярах воздушных судов, а также эксплуатационная документация, соответствуют требованиям сертификационного базиса и позволяют установить типовую конструкцию ВС.

66. До начала СЗИ заявитель представляет в Авиарегистр:

заключение о выполнении мероприятий протокола макетной комиссии по устранению выявленных недостатков воздушного судна, согласованное с

сертификационными центрами и независимой инспекцией Заявителя;
 спецификацию воздушного судна, содержащую описание заявляемой на сертификацию конструкции воздушного судна, его компонентов и систем, а также ожидаемые условия эксплуатации (эксплуатационные ограничения) ВС;
 акт (акты) готовности экземпляров воздушных судов и их систем к проведению испытаний по конкретным программам СЗИ, согласованные с независимой инспекцией в организации Заявителя и сертификационными центрами;
 перечень параметров, регистрируемых при проведении СЗИ, согласованный с сертификационными центрами;
 перечень доказательной документации;
 перечни комплектующих категории «А» и категории «Б».

67. Программы СЗИ разрабатываются Заявителем, согласовываются с сертификационными центрами и одобряются Авиарегистром.

68. До начала СЗИ на каждый экземпляр воздушного судна, предназначенный для проведения сертификационных лётных испытаний Заявитель должен получить сертификат лётной годности экспериментальной категории.

69. Сертификаты лётной годности экспериментальной категории на экземпляры воздушных судов выдаются Авиарегистром Заявителю для следующих целей:

проведение сертификационных лётных испытаний по программам, одобренным Авиарегистром;

обучение и тренировка летчиков-испытателей, а также пилотов гражданской авиации на этапе начала эксплуатации.

Порядок выдачи Сертификатов лётной годности экспериментальной категории

70. Заявка на выдачу Сертификата лётной годности экспериментальной категории на экземпляр воздушного судна подается Заявителем в уполномоченный орган в области гражданской авиации, на который возложены функции по сертификации типа воздушных судов.

Заявка содержит сведения, установленные в приложении ... к настоящим Правилам.

К Заявке на выдачу сертификата лётной годности экспериментальной категории прилагаются:

обоснование возможности безопасного выполнения полетов воздушного судна в указанных в заявке целях, утвержденное заявителем, которое должно основываться на документально оформленных результатах расчетов, проверок, испытаний и других работ;

перечень отличий экземпляра от заявленной типовой конструкции воздушного судна, согласованный с независимой инспекцией;

утвержденная Заявителем эксплуатационная документация;

копия документа о государственном учете (регистрации) экспериментального воздушного судна.

71. На основании результатов рассмотрения указанных документов принимается решение о выдаче сертификата лётной годности экспериментальной

категории.

72. В процессе проведения СЗИ Заявитель представляет на рассмотрение и согласование с сертификационными центрами и на одобрение в Авиарегистр доказательную документацию по мере её оформления.

73. Программа СЗИ считается завершённой и результаты этих испытаний принимаются в зачёт сертификации типа воздушного судна, если доказательные документы по данной программе СЗИ утверждены Заявителем, согласованы с сертификационными центрами и одобрены Авиарегистром.

74. В том случае, если в процессе СЗИ выявлены недостатки конструкции воздушного судна, его компонентов, функциональных систем или характеристик, касающиеся соответствия воздушного судна требованиям сертификационного базиса, Заявитель уведомляет Авиарегистр о выявленных недостатках.

75. Заявитель:

представляет на рассмотрение сертификационных центров материалы СЗИ, связанные с выявленными недостатками;

разрабатывает решения по устранению выявленных недостатков;

реализует решения по устранению недостатков и демонстрирует сертификационному центру и Авиарегистру результаты реализации принятых мер.

76. В том случае, если выявленный недостаток угрожает безопасности проведения СЗИ, Заявитель приостанавливает проведение СЗИ и принимает необходимые меры, направленные на устранение недостатка и обеспечение безопасности дальнейшего проведения СЗИ.

77. До окончания СЗИ должны быть завершены работы по сертификации авиационного двигателя, воздушного винта и одобрению комплектующих изделий категории «А» с оформлением Авиарегистром соответствующих одобрительных документов.

78. По результатам СЗИ Заявитель оформляет и представляет в Авиарегистр:

а) Акт СЗИ, раздел «Заключение» которого должен отвечать целям, предусмотренным подпунктом «а» пункта 61 настоящих Правил;

б) эксплуатационную документацию ВС, откорректированную по результатам СЗИ;

в) контрольный перечень соответствия типа воздушного судна требованиям сертификационного базиса;

г) спецификацию воздушного судна, содержащую описание типовой конструкции воздушного судна, измененной по результатам СЗИ;

д) заключение о завершении работ по сертификации комплектующих изделий категории «А» и одобрению комплектующих изделий категории «Б».

Документы, указанные в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта, согласовываются с сертификационными центрами.

Сертификационные контрольные испытания

79. СКИ Заявитель начинает после завершения работ, указанных в пункте 77 настоящих Правил, и представления Авиарегистру документов, указанных в пункте 78 или 92 настоящих Правил.

80. Конструкция экземпляров воздушных судов, предназначенных для

проведения СКИ, должна соответствовать типовой конструкции, установленной по результатам СЗИ.

Допускается наличие не влияющих на лётную годность отклонений конструкции, предназначенных для проведения СКИ воздушных судов, от установленной типовой конструкции.

81. До начала проведения СКИ Заявитель оформляет акт готовности каждого экземпляра воздушных судов к проведению СКИ, который должен содержать перечень отклонений от типовой конструкции.

Акт готовности экземпляра воздушного судна к проведению СКИ Заявитель согласовывает с независимыми инспекциями Заявителя и Изготовителя.

82. До начала СКИ Заявитель должен получить на каждый экземпляр ВС, предназначенный для проведения СКИ, Специальный сертификат лётной годности экспериментальной категории в порядке, предусмотренном настоящими Правилами.

83. На основании анализа результатов СЗИ и актов готовности экземпляров ВС к проведению СКИ Авиарегистр принимает решение о начале, условиях и объёмах (в лётных часах) проведения СКИ.

Объём СКИ должен составлять не менее 300 лётных часов для воздушных судов транспортной категории с газотурбинными авиационными двигателями, которые ранее не устанавливались на сертифицированные воздушные суда, или не менее 150 лётных часов для воздушных судов других категорий, если решением Авиарегистра не установлены другие объёмы этих испытаний.

Из общего объёма СКИ не менее 50% следует проводить на экземпляре воздушного судна, изготовленном по конструкторской документации, откорректированной по результатам СЗИ.

84. Программа СКИ разрабатывается Заявителем, согласовывается с сертификационными центрами и подлежит одобрению Авиарегистром.

85. В том случае, если в процессе СКИ выявлены недостатки конструкции воздушного судна, его компонентов, систем или характеристик, касающиеся соответствия воздушного судна требованиям сертификационного базиса, Заявитель принимает меры по устранению этих недостатков в порядке, установленном пунктом 74 настоящих Правил.

86. По результатам СКИ Заявитель оформляет и согласовывает с сертификационными центрами:

акт СКИ, раздел «Заключение» которого должен отвечать целям, предусмотренным подпунктом «б» пункта 61 настоящих Правил;

эксплуатационную документацию, откорректированную по результатам СКИ.

Завершение сертификационных испытаний воздушного судна

87. Сертификационные центры, принимавшие участие в проведении сертификационных испытаний воздушных судов (СЗИ и СКИ), оформляют и утверждают комплексное заключение, отвечающее целям пункта 61 настоящих Правил.

88. Заявитель направляет в Авиарегистр:

акт СКИ;

спецификацию воздушного судна, содержащую описание установленной по

результатам СИ типовой конструкции воздушного судна;
эксплуатационную документацию, оформленную по результатам СИ;
комплексное заключение сертификационных центров;
технические условия;
сертификационный базис воздушного судна, уточнённый по результатам сертификационных работ.

89. По результатам рассмотрения представленной документации Авиарегистр одобряет:

акты СЗИ и СКИ;

эксплуатационную документацию воздушного судна, включая документацию по поддержанию летной годности;

комплексное заключение сертификационных центров.

технические условия, и утверждает окончательную редакцию сертификационного базиса.

90. После одобрения и утверждения указанных документов Заявитель направляет в Авиарегистр представление на получение сертификата типа воздушного судна.

К представлению на получение сертификата типа воздушного судна прилагается уведомление Заявителя и Изготовителя, согласованное с независимыми инспекциями в этих организациях, о том, что конструкторская документация воздушного судна изменена по результатам СИ, отражает типовую конструкцию воздушного судна и пригодна для серийного производства воздушного судна данного типа.

91. На основании результатов сертификационных работ, проведённых в соответствии с процедурами, установленными настоящими Правилами, и представления Заявителя Авиарегистр принимает решение о выдаче Заявителю сертификата типа воздушного судна.

Сертификационные испытания легких воздушных судов, беспилотных авиационных систем и их элементов, пилотируемых свободных аэростатов и дирижаблей

92. На сертификацию легких воздушных судов, беспилотных авиационных систем и их элементов, пилотируемых свободных аэростатов и дирижаблей распространяются все процедуры настоящих правил с учетом следующего:

а) в процессе сертификационных испытаний лёгких воздушных судов, беспилотных авиационных систем и их элементов, пилотируемых свободных аэростатов, а также дирижаблей, авиационный двигатель и воздушный винт могут проходить сертификационные испытания в составе образца на соответствие требованиям, указанным в сертификационном базисе образца;

б) сертификационные испытания проводятся Заявителем с участием комиссии, назначаемой Авиарегистром из экспертов - аудиторов, специалистов Заявителя и иных специалистов. Состав комиссии, включая её председателя, утверждается Авиарегистром. Указанная комиссия выполняет предусмотренный настоящими Правилами функции сертификационных центров;

в) сертификационные испытания беспилотных авиационных систем и их

элементов могут, по решению их разработчика, производится как беспилотной авиационной системы, так и отдельных ее элементов. В случае сертификации беспилотного воздушного судна отдельно от других элементов беспилотной авиационной системы, его разработчик демонстрирует обеспечение безопасного взаимодействия с сертифицированным оборудованием управления и контроля;

г) степень участия комиссии в проведении конкретных видов СИ определяется Авиарегистром с учетом предложений Заявителя;

д) до начала сертификационных испытаний воздушного судна Заявитель оформляет и представляет Комиссии план-график проведения СИ, в котором указываются экземпляры воздушных судов, предназначенные для проведения СИ, сроки выполнения на этих экземплярах воздушных судов конкретных программ наземных, стендовых и лётных СЗИ, и программы СКИ, а также сроки представления в комиссию доказательной и эксплуатационной документации;

е) программа сертификационных испытаний воздушных судов разрабатывается Заявителем, согласовывается председателем комиссии и одобряется Авиарегистром;

ж) программа сертификационных испытаний воздушного судна должна предусматривать на завершающем этапе лётных испытаний демонстрацию надёжной работы воздушного судна, его компонентов и систем в объеме не менее 50 лётных часов;

з) по результатам сертификационных испытаний Заявитель оформляет акт сертификационных испытаний, раздел «Заключение» которого должен отвечать целям, предусмотренным пунктом 61 настоящих Правил, и эксплуатационную документацию, откорректированную по результатам испытаний;

и) акт сертификационных испытаний и эксплуатационная документация воздушного судна согласовываются Комиссией и представляются в Авиарегистр.

VII. КОМПОНЕНТЫ ОБРАЗЦА. АВИАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Классификация компонентов

93. Применительно к настоящим Правилам компоненты имеют следующую классификацию:

компоненты I класса - авиационный двигатель (АД), воздушный винт (ВВ);

компоненты II класса - фюзеляж, крыло, поверхности управления, секции механизации крыла, шасси, механическая система управления, несущий и рулевой винты и другие части ВС, а также части конструкции АД и ВВ, работоспособность которых непосредственно влияет на лётную годность образца;

компоненты III класса - вспомогательный двигатель (ВД) и другие комплектующие изделия (КИ), к которым относятся установленные на воздушное судно, механизмы АД, ВВ, приборы, оборудование, стандартные детали, используемые для осуществления полёта ВС.

94. Компоненты III класса - комплектующие изделия, устанавливаемые на образец, подразделяются на две категории – «А» и «Б».

При этом следующие комплектующие изделия относятся к категории «А»: вспомогательный двигатель;

комплектующие изделия, оказывающие существенное влияние на лётную годность образца или вспомогательного двигателя.

К комплектующим изделиям категории «Б» относятся изделия, не отнесенные комплектующим изделиям категории «А».

95. Состав комплектующие изделия категории «А» и категории «Б» отражается в Перечнях, формируемых Заявителем.

Сертификация компонентов

96. Сертификация компонентов производится следующим образом:

компоненты I класса сертифицируются в соответствии с процедурами, установленными пунктами 99 - 113 настоящих Правил, с выдачей Авиарегистром сертификатов типа;

компоненты II класса сертифицируются в составе образца, частью которого они являются;

компоненты III класса категории «А» проходят обязательную сертификацию в соответствии с процедурами, установленными главой XV настоящих Правил, с выдачей Авиарегистром свидетельства о годности или одобрительного письма.

На ранее разработанные комплектующие изделия (РРКИ) категории «А» Авиарегистром выдаётся одобрение на установку по процедуре, установленной в пункте 97 настоящих Правил;

компоненты III класса категории «Б» подлежат одобрению Разработчиком образца по процедуре, установленной в организации Разработчика.

97. Заявка на получение одобрения на установку РРКИ подается в Авиарегистр разработчиком образца.

К Заявке прилагается:

свидетельство о годности изделия, оформленное в соответствии с порядком, действовавшим на время проведения испытаний РРКИ, или

декларация о конструкции и характеристиках образца, оформленная Разработчиком РРКИ или Разработчиком образца.

На основании рассмотрения представленных материалов Авиарегистр принимает решение о возможности выдачи одобрения на установку РРКИ.

Авиационные материалы

98. Процедуры оценки соответствия авиационных материалов, используемых в конструкции образцов, требованиям Авиационных правил и порядок сертификации их производства устанавливаются Авиарегистром.

VIII. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ВОЗДУШНЫХ ВИНТОВ

Общие положения

99. Целью сертификационных испытаний АД и ВВ является:

определение и подтверждение соответствия АД, ВВ и их эксплуатационной документации требованиям Сертификационного базиса;

установление типовой конструкции АД, ВВ и ожидаемых условий эксплуатации (эксплуатационных ограничений), в пределах которых АД, ВВ соответствуют сертификационному базису.

100. Степень участия сертификационных центров в проведении конкретных видов сертификационных работ определяется Авиарегистром с учетом предложений Заявителя.

101. До начала сертификационных испытаний АД, ВВ Заявитель оформляет, согласовывает с независимой инспекцией в организации Заявителя, с сертификационными центрами и направляет в Авиарегистр план-график проведения СИ, в котором указываются экземпляры АД, ВВ, предназначенные для проведения СИ, сроки выполнения на этих экземплярах конкретных программ СИ, а также сроки представления в Авиарегистр доказательной и эксплуатационной документации.

Сертификационные испытания

102. Сертификационные испытания могут быть начаты, когда конструкция экземпляров АД, ВВ, предназначенных для проведения СИ, их компонентов и функциональных систем, подлежащих оценке на конкретных экземплярах АД, ВВ, а также эксплуатационная документация доведены до состояния, позволяющего определить их соответствие требованиям сертификационного базиса и установить их типовую конструкцию.

103. До начала СИ Заявитель должен представить в Авиарегистр:

заключение о выполнении мероприятий Протокола Макетной комиссии по устранению недостатков АД, ВВ, связанных с их лётной годностью, согласованное с Сертификационными центрами и Независимой инспекцией;

спецификацию АД, ВВ, содержащую описание заявляемой на сертификацию конструкции, их компонентов и функциональных систем, а также ожидаемые условия эксплуатации (эксплуатационные ограничения);

Акт (Акты) готовности экземпляров АД, ВВ и их систем к проведению испытаний по конкретным программам СИ, согласованные с Независимой инспекцией в организации Заявителя и Сертификационными центрами;

перечень параметров, регистрируемых при проведении СИ, согласованный с Сертификационными центрами;

перечень доказательной документации;

перечни КИ категории «А» и категории «Б».

104. Программы СИ разрабатываются Заявителем, согласовываются с СЦ и одобряются Авиарегистром.

105. В процессе проведения СИ Заявитель представляет на рассмотрение и согласование с СЦ и на одобрение в Авиарегистр доказательную документацию по мере её оформления.

106. Конкретная программа СИ считается завершённой и результаты этих испытаний принимаются в зачёт сертификации типа АД, ВВ, если доказательные документы по данной программе СИ утверждены Заявителем, согласованы с СЦ и одобрены Авиарегистром.

107. В том случае, если в процессе СИ выявлены недостатки конструкции АД, ВВ, их компонентов, функциональных систем или характеристик, касающиеся соответствия требованиям СБ, Заявитель и СЦ уведомляют Авиарегистр о выявленных недостатках.

Заявитель:

представляет на рассмотрение СЦ материалы СИ, связанные с выявленными недостатками;

разрабатывает технические решения по устранению выявленных недостатков;

реализует технические решения по устранению недостатков и демонстрирует СЦ и Авиарегистру результаты реализации.

108. По результатам СИ Заявитель оформляет и представляет в Авиарегистр:

а) Акт СИ, раздел «Заключение» которого должен отвечать целям, предусмотренным пунктом 99 настоящих Правил;

б) эксплуатационную документацию АД, ВВ, откорректированную по результатам СИ;

в) контрольный перечень соответствия типа АД, ВВ требованиям СБ;

г) спецификацию АД, ВВ, содержащую описание типовой конструкции АД, ВВ, установленной по результатам СИ;

д) заключение о завершении работ по квалификации КИ категории А и одобрению КИ категории Б;

е) технические условия на изделие АД, ВВ;

ж) сертификационный базис АД, ВВ, уточнённый по результатам сертификационных работ.

Документы, указанные в подпунктах «а» и «б» настоящего пункта, согласовываются с сертификационными центрами.

109. По результатам СИ Авиарегистр одобряет:

акт СИ;

эксплуатационную документацию АД, ВВ;

технические условия на изделие АД, ВВ.

Авиарегистр утверждает окончательную редакцию Сертификационного базиса.

110. После одобрения и утверждения указанных выше документов Авиарегистр уведомляет Заявителя о завершении сертификационных работ по заявленному типу АД, ВВ.

111. На основании уведомления Авиарегистра Заявитель направляет в Авиарегистр представление на получение сертификата типа АД, ВВ, согласованное с независимой инспекцией в организации Заявителя.

112. К Представлению на получение сертификата типа прилагается уведомление Заявителя и Изготовителя, согласованное с Независимыми инспекциями в этих организациях, о том, что конструкторская документация АД, ВВ откорректирована по результатам СИ, отражает типовую конструкцию АД, ВВ и пригодна для серийного производства АД, ВВ данного типа.

113. На основании результатов сертификационных работ, проведённых в соответствии с процедурами, установленными настоящими правилами, и представления Заявителя Авиарегистр принимает решение о выдаче Заявителю сертификата типа АД, ВВ.

IX. ОБЯЗАННОСТИ ДЕРЖАТЕЛЯ СЕРТИФИКАТА ТИПА. ПЕРЕДАЧА СЕРТИФИКАТА ТИПА

Обязанности Держателя Сертификата типа

114. Держатель сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года обязан обеспечить непрерывность действия сертификата типа и авторское сопровождение в процессе производства и эксплуатации.

С этой целью держатель сертификата типа должен:

- а) обеспечить хранение конструкторской и эксплуатационной документации образца, отражающих его типовую конструкцию на дату получения сертификата типа, а также доказательной документации;
- б) вести документы, предусмотренные подпунктом «а» настоящего пункта, отражая в них изменения, вносимые в типовую конструкцию;
- в) обеспечивать эффективное взаимодействие с изготовителем;
- г) поддерживать систему учета и анализа данных об отказах, неисправностях, дефектах и других авиационных событиях, обеспечить исследование отказавших изделий, разработку и внедрение корректирующих мероприятий;
- д) информировать Авиарегистр об отказах, неисправностях, дефектах и других событиях, которые привели или могут привести к небезопасным состояниям;
- е) обеспечивать разработку технических решений для издания им директив летной годности, своевременно принимать меры по реализации технических решений, предусмотренных директивами летной годности.

Передача сертификата типа

115. В том случае, когда держатель сертификата типа утратил статус юридического лица или принял решение отказаться от ответственности за типовую конструкцию и поддержание лётной годности, сертификат типа может быть передан другому юридическому лицу по решению Авиарегистра.

Передача сертификата типа осуществляется Авиарегистром путем выдачи сертификата типа, оформленного на другое юридическое лицо.

116. Авиарегистр принимает решение о возможности передачи сертификата типа при соблюдении следующих условий:

- а) в Авиарегистр представлено совместное заявление держателя сертификата типа и правопреемника о том, что:
 держатель Сертификата типа передает, а правопреемник принимает права и обязанности держателя Сертификата типа, установленные в настоящих Правилах;
 документы и материалы, необходимые для реализации прав и обязанностей держателя Сертификата типа, находятся в распоряжении правопреемника.
- б) правопреемник имеет сертификат разработчика авиационной техники, **вид и категория** которой указаны в передаваемом сертификате типа.

Х. МОДИФИКАЦИИ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ ОБРАЗЦА

Применимость

117. Настоящий раздел содержит процедуры одобрения изменений, вносимых в типовую конструкцию образца держателем сертификата типа, аттестата о годности

к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года.

Классификация модификаций

118. Начиная с даты выдачи сертификата типа на образец, изменения, вносимые в его типовую конструкцию, классифицируются в качестве главных и второстепенных изменений в зависимости от влияния на лётную годность и охрану окружающей среды.

119. Классификация изменений проводится держателем сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года.

Порядок оценки изменений и их классификации, а также работ по сертификации второстепенных изменений оформляется держателем сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года в виде инструкции.

Сертификация второстепенных изменений

120. Сертификация второстепенных изменений осуществляется держателем сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года.

121. Перечень второстепенных изменений утверждается держателем сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года и не реже одного раза в три месяца направляется в Авиарегистр с приложением документации по их классификации.

122. По результатам рассмотрения второстепенных изменений Авиарегистр может перевести второстепенное изменение в ранг главного изменения.

Применимые требования

123. К образцу, в типовую конструкцию которого вносится главное изменение, применяются относящиеся к данному главному изменению:

требования сертификационного базиса образца;

ранее применявшиеся требования к лётной годности и охране окружающей среды;

специальные технические условия, сформированные с использованием процедур, установленных в пунктах 40 - 42 настоящих Правил.

Заявка на получение одобрения главного изменения

124. Держатель сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, который вносит главное изменение в типовую конструкцию образца, должен подать Заявку в Авиарегистр на получение одобрения главного изменения.

125. Заявка на получение одобрения главного изменения подается по форме, установленной в приложении ... к настоящим Правилам. Срок действия заявки - 3

года.

К Заявке прилагаются:

техническое описание главного изменения, которое должно содержать отличия от сертифицированной (утвержденной) типовой конструкции образца;

перечень требований к лётной годности и охране окружающей среды, соответствие которым должно быть установлено по результатам дополнительных сертификационных работ;

план сертификационных работ, содержащий перечень работ и доказательных документов.

126. Авиарегистр одобряет перечень применимых требований, уведомляет держателя заявителя о принятии заявки, а также информирует о назначенных сертификационных центрах, которые примут участие в сертификации измененного образца.

Сертификационные работы

127. Сертификационные работы проводятся Заявителем совместно с сертификационными центрами, если они назначены Авиарегистром.

128. Целью сертификационных работ является определение соответствия модифицированного образца требованиям, указанным в пункте 123 настоящих правил и установление его типовой конструкции.

129. Программы дополнительных сертификационных работ разрабатываются и утверждаются Заявителем, согласовываются с назначенными сертификационными центрами и одобряются Авиарегистром.

130. По результатам дополнительных сертификационных работ Заявитель оформляет и утверждает, согласовывает с назначенными Сертификационными центрами и представляет в Авиарегистр:

- а) Акт дополнительных сертификационных работ, раздел «Заключение» которого должен отвечать цели, предусмотренной пунктом 128 настоящих Правил;
- б) изменения (дополнения) к эксплуатационной документации образца;
- в) дополнение к контрольному перечню соответствия образца;
- г) дополнение к техническим условиям на приемку и поставку.

Указанные в «а» и «г» документы подлежат одобрению Авиарегистром. Указанные в «б» документы подлежат одобрению Авиарегистром в части, предусмотренной федеральными авиационными правилами или введёнными в действие Авиационными правилами.

131. При внесении изменений в сертификационный базис образца они утверждаются Авиарегистром.

132. После рассмотрения, одобрения, утверждения Авиарегистром документов, указанных в пунктах 130 и 131 настоящих Правил, Заявитель направляет в Авиарегистр представление на получение одобрения главного изменения.

К указанному представлению прилагается уведомление заявителя и изготовителя, согласованное с независимыми инспекциями в этих организациях, о том, что конструкторская документация образца откорректирована по результатам дополнительных сертификационных работ, отражает измененную типовую

конструкцию и пригодна для серийного производства экземпляров данного типа.

133. На основании указанного представления Авиарегистр принимает решение о выдаче заявителю одобрения главного изменения и о внесении соответствующих изменений в карту данных сертификата типа (при необходимости).

134. По предложению заявителя Авиарегистр переиздает сертификат типа в связи с одобрением главного изменения.

XI. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТИПА

Применимость

135. Настоящая глава содержит процедуры одобрения изменений, вносимых в сертифицированную (утвержденную) типовую конструкцию образца юридическим лицом, не являющимся держателем сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года (далее в настоящем разделе - разработчик модификации).

136. Одобрение главного изменения, вносимого в типовую конструкцию образца разработчиком изменения, осуществляется путем выдачи Авиарегистром дополнительного сертификата типа.

Требования к разработчику изменения

137. Разработчик изменения в типовую конструкцию должен продемонстрировать Авиарегистру и свою способность выполнять изменения в заявленной области. Объем требований, предъявляемых к разработчику изменения, зависит от классификации модификации.

Классификация изменений. Сертификация второстепенных изменений

138. Изменения типовой конструкции образца классифицируются их Разработчиком в качестве главного или второстепенного изменения в зависимости от степени влияния на его лётную годность образца и охрану окружающей среды.

139. Разработчик изменения направляет в Авиарегистр уведомление о намерении внести изменение в типовую конструкцию образца, к которому прилагаются:

техническое описание изменения, содержащее отличия от первоначально сертифицированной (утвержденной) типовой конструкции образца;

классификация изменения в качестве главного или второстепенного изменения;

перечень требований к лётной годности и охране окружающей среды, соответствие которым должно быть установлено;

перечень сертификационных работ.

140. Копия уведомления с прилагаемыми документами направляется Авиарегистром держателю сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года.

141. Держатель сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна,

выданного до 1 января 1967 года в случае несогласия с классификацией, перечнем требований и перечнем сертификационных работ, предлагаемыми разработчиком изменения, уведомляет об этом Авиарегистр.

142. По результатам рассмотрения документации, указанной в пункте 139 настоящих Правил, Авиарегистр может перевести изменения, классифицированные в качестве второстепенного изменения, в ранг главного изменения, о чем уведомляет Разработчика изменения.

143. Сертификация второстепенных изменений, а также дальнейшее обеспечение соответствия применимым требованиям к летной годности и охране окружающей среды в части изменений осуществляется разработчиком изменения.

ХII. ОДОБРЕНИЕ ГЛАВНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ. ВЫДАЧА ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СЕРТИФИКАТА ТИПА

Применимые требования

144. К образцу, в типовую конструкцию которого вносится главное изменение, применяются требования к лётной годности и охране окружающей среды, указанные в пункте 123 настоящих Правил.

Разработчик изменения оформляет сертификационный базис изменения, включая в него применимые требования.

Заявка на получение дополнительного сертификата типа

145. Заявка на получение дополнительного сертификата типа подается Разработчиком модификации в соответствии с требованиями, установленными в приложении ... к настоящим Правилам.

Срок действия заявки на получение дополнительного сертификата типа - три года.

146. К Заявке на получение дополнительного сертификата типа прилагается: соглашение между разработчиком модификации и держателем сертификата типа о распределении между ними ответственности за обеспечение соответствия типовой конструкции модифицированного образца требованиям к лётной годности и охране окружающей среды, а также о порядке взаимодействия разработчика модификации и держателя сертификата типа при разработке модификации и дополнительной сертификации модифицированного образца; или

обоснование того, что разработчик модификации обладает достаточной информацией об актуализированной типовой конструкции образца и обладает необходимыми техническими возможностями и компетенцией для внесения изменения в типовую конструкцию в заявленной области и проведения дополнительных сертификационных работ, а также для обеспечения соответствия типовой конструкции модифицированного образца требованиям к лётной годности и охране окружающей среды.

147. Заявке на получение дополнительного сертификата типа прилагаются: техническое описание главного изменения, которое должно содержать отличия от первоначально сертифицированной типовой конструкции образца;

сертификационный базис модификации, предусмотренный в пункте 145 настоящих правил;

план дополнительных сертификационных работ, содержащий перечень этих работ и доказательных документов;

копия соглашения или обоснования, указанных в пункте 146 настоящих правил.

148. По результатам рассмотрения Заявки и прилагаемых к ней документов Авиарегистр уведомляет разработчика модификации (Заявителя) о принятии Заявки, а также о сертификационных центрах, назначенных для участия в дополнительных сертификационных работах.

***Дополнительные сертификационные работы.
Выдача Дополнительного сертификата типа***

149. Дополнительные сертификационные работы проводятся Заявителем совместно с сертификационными центрами, если они назначены Авиарегистром.

150. Целью дополнительных сертификационных работ является определение соответствия образца с внесенным в его типовую конструкцию главным изменением требованиям сертификационного базиса модификации указанного в пункте 144 настоящих правил.

151. Программы дополнительных сертификационных работ разрабатываются и утверждаются Заявителем, согласовываются с сертификационными центрами и одобряются Авиарегистром.

152. По результатам дополнительных сертификационных работ Заявитель оформляет и утверждает, согласовывает с сертификационными центрами и представляет в Авиарегистр:

а) акт дополнительных сертификационных работ, раздел «Заключение» которого должен отвечать цели, предусмотренной в пункте 150 настоящих Правил, и другую доказательную документацию;

б) дополнения к эксплуатационной документации модифицированного образца;

в) контрольный перечень соответствия модифицированного образца требованиям Сертификационного базиса модификации.

Указанные в подпункте «а») документы подлежат одобрению Авиарегистром.

Указанные в подпункте «б») документы подлежат одобрению Авиарегистром в части, предусмотренной нормами лётной годности.

153. Авиарегистр утверждает сертификационный базис изменения.

154. После рассмотрения и одобрения Авиарегистром документов, перечисленных в пункте 152 настоящих Правил, Заявитель направляет в Авиарегистр представление на получение дополнительного сертификата типа.

К представлению прилагается уведомление Заявителя, согласованное с независимой инспекцией в организации Заявителя, о том, что конструкторская документация откорректирована по результатам дополнительных сертификационных работ, отражает модифицированную типовую конструкцию экземпляров образца и пригодна для реализации модификации.

155. На основании представления Авиарегистр принимает решение о выдаче Заявителю дополнительного сертификата типа и уведомляет об этом держателя сертификата типа.

Содержание Дополнительного сертификата типа

156. Дополнительный сертификат типа удостоверяет соответствие модификации образца требованиям сертификационного базиса модификации.

157. Дополнительный сертификат типа содержит краткое описание модификации, информацию о держателе дополнительного сертификата типа, о моделях образца, к которым применима данная модификация, применимых нормах лётной годности и охраны окружающей среды, установленных ограничениях и условиях, а также ссылку на действующий первоначальный сертификат типа образца, в конструкцию которого вносились изменения.

Держатель дополнительного сертификата типа

158. Держатель дополнительного сертификата типа в процессе изготовления и эксплуатации образца, измененного в соответствии с дополнительным сертификатом типа:

а) обеспечивает соответствие требованиям лётной годности типовой конструкции в части влияния изменений в соответствии с дополнительным сертификатом типа;

б) обеспечивает хранение конструкторской, доказательной и эксплуатационной документации образца, предусмотренной настоящими правилами для получения дополнительного сертификата типа;

в) имеет систему сбора и анализа информации об факторах опасности, выявленных в ходе эксплуатации образца, связанных с изменениями, внесенными в соответствии с дополнительным сертификатом типа.

159. Держатель дополнительного сертификата типа обязан незамедлительно уведомить Авиарегистр о возникновении обстоятельств, препятствующих выполнению обязанностей, указанных в пункте 158 настоящих Правил.

В этом случае держатель дополнительного сертификата типа обязан обеспечить условия передачи дополнительного сертификата типа, установленных в пункте 160 настоящих Правил.

Передача дополнительного сертификата типа

160. Дополнительный сертификат типа может быть передан от держателя дополнительного сертификата типа другому юридическому лицу (правопреемнику) при соблюдении следующих условий:

правопреемник соответствует требованиям, указанным в пункте 137 настоящих Правил;

Держатель дополнительного сертификата типа и правопреемник представили в Авиарегистр совместное заявление о том, что держатель дополнительного сертификата типа передал, а Правопреемник принял документацию, указанную в пункте 139 настоящих Правил, а также иные документы и материалы, необходимые для выполнения правопреемником обязанностей держателя дополнительного сертификата типа.

161. Передача дополнительного сертификата типа завершается выдачей Авиарегистром нового дополнительного сертификата типа правопреемнику. При этом ранее выданный дополнительный сертификат типа утрачивает силу.

162. В том случае, когда держатель дополнительного сертификата типа

уведомил о возникновении обстоятельств, препятствующих выполнению своих обязанностей, указанных в пункте 158 настоящих правил, и отсутствии правопреемника, дополнительный сертификат типа может быть передан Авиарегистром другому юридическому лицу по представлению уполномоченного органа в области авиационной промышленности.

163. Авиарегистр принимает решение о возможности передачи дополнительного сертификата типа юридическому лицу, представленному уполномоченным органом исполнительной власти в области авиационной промышленности, при соблюдении этим юридическим лицом условий и требований, указанных в пункте 137 настоящих правил и наличии в его распоряжении документов и материалов, необходимых для реализации обязанностей, указанных в пункте 160 настоящих Правил.

Действие дополнительного сертификата типа

164. Срок действия дополнительного сертификата типа не ограничивается, за исключением случаев, устанавливаемых в настоящих Правилах.

165. Дополнительный сертификат типа, если он не передан правопреемнику, в порядке, установленном настоящими Правилами, прекращает действие в следующих случаях:

прекращения держателем дополнительного сертификата типа деятельности в качестве юридического лица;

отказа держателя дополнительного сертификата типа от выполнения своих обязанностей.

Дополнительный сертификат типа также прекращает действие при прекращении эксплуатации всех экземпляров модифицированного образца.

ХIII. ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ОДОБРИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ЭКСПОРТИРУЕМЫЕ ИЗДЕЛИЯ

Применимость

166. Данный Раздел определяет процедуры выдачи Авиарегистром экспортных сертификатов лётной годности и экспортных одобрений на вновь изготовленные экземпляры воздушных судов и их компоненты.

167. Экспортные сертификаты выдаются на воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, имеющих сертификат типа или аттестат о годности к эксплуатации.

168. Экспортные одобрения выдаются на компоненты II и III классов.

Подача Заявки

169. Изготовитель нового экземпляра должен подать в Авиарегистр Заявку на получение экспортного сертификата лётной годности или экспортного одобрения. Порядок подачи и форма заявки установлены в приложении ... к настоящим правилам.

170. К заявке должны быть приложены:

свидетельство о выполнении применимых к данному экземпляру директив лётной годности;

информация о наработке экземпляра в процессе приёмо-сдаточных

испытаний;

подтверждение укомплектованности экземпляра эксплуатационной документацией.

Действие Экспортного сертификата

171. Экспортный сертификат летной годности удостоверяет, что экспортируемый экземпляр соответствует требованиям Российской Федерации к лётной годности и охране окружающей среды.

172. Экспортный сертификат летной годности не является документом, разрешающим эксплуатацию воздушного судна.

XIV. СЕРТИФИКАЦИЯ ИНОСТРАННЫХ ОБРАЗЦОВ

Применимость

173. Лёгкие воздушные суда, а также пилотируемые свободные аэростаты и дирижабли изготовленные за пределами территории Российской Федерации сертифицируются государством – разработчиком с выдачей им сертификата типа или эквивалентному ему документа, в порядке, установленном указанным государством.

174. Образец, изготовленный за пределами территории Российской Федерации (далее - иностранный образец), заявляемый на сертификацию в Авиарегистр, должен иметь сертификат типа, выданный государством разработчика (первоначальный сертификат типа), или находиться в процессе первоначальной сертификации.

Взаимодействие с уполномоченным органом государства разработчика иностранного образца

175. Авиарегистр и уполномоченный орган государства разработчика определяют процедуры сертификации иностранных образцов.

Указанные процедуры должны содержать условия распространения требований к лётной годности и охране окружающей среды на иностранный образец, а также положения, выполнение которых считается достаточным для выдачи одобрительного документа на иностранный образец.

Подача Заявки

176. Заявка на получение сертификата типа на иностранный образец подается в Авиарегистр Разработчиком образца.

177. К Заявке прилагаются:

копия первоначального сертификата типа с картой данных, если первоначальная сертификация завершена;

описание типовой конструкции образца;

сертификационный базис образца – если сертификация не завершена;

эксплуатационная документация.

178. Заявка и прилагаемые к ней документы представляются в Авиарегистр на русском или английском языке.

Принятие Заявки

179. Заявка на сертификацию иностранного образца принимается

Авиарегистром при наличии официального обращения потенциального потребителя о намерении эксплуатировать экземпляры этого образца.

180. По результатам рассмотрения заявки, прилагаемой к ней документации и обращения потенциального потребителя Авиарегистр направляет Заявителю и уполномоченному органу государства разработчика уведомление о принятии заявки на получение одобрительного документа на иностранный образец.

Требования к лётной годности и охране окружающей среды

181. Требования к лётной годности и охране окружающей среды по отношению определяются с учетом требования пункта 175 настоящих правил.

Сертификационный базис

182. Сертификационный базис Авиарегистра на иностранный образец формируется на основе сертификационного базиса государства-разработчика и требований лентой годности и охране окружающей среды, установленных в пункте 181 настоящих правил.

Проведение сертификации

183. Заявитель устанавливает соответствие типовой конструкции иностранного образца требованиям сертификационного базиса Авиарегистра по результатам дополнительных сертификационных работ, оформляет и одобряет в уполномоченном органе государства разработчика доказательную документацию. Авиарегистр одобряет дополнения (изменения) эксплуатационной документации.

184. По результатам рассмотрения представленной Заявителем при поддержке уполномоченного органа государства разработчика конструкторской, доказательной и эксплуатационной документации, Авиарегистр принимает решение о выдаче сертификата типа/одобрительного документа на иностранный образец.

XV. СЕРТИФИКАЦИЯ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ

Общие положения

185. На комплектующие изделия (КИ) выдаются следующие одобрительные документы:

свидетельство о годности комплектующего изделия (СГКИ);

одобрительное письмо на комплектующее изделие (ОПКИ).

186. Выдача СГКИ означает, что в ходе испытаний определена типовая конструкция КИ и установлено её соответствие требованиям сертификационного базиса. КИ, на которое выдано СГКИ, может устанавливаться на любом образце при условии соблюдения ограничений, указанных в декларации о конструкции и характеристиках (ДКХ) КИ.

187. Выдача ОПКИ означает, что в ходе испытаний определена типовая конструкция КИ и установлено её соответствие требованиям сертификационного базиса. КИ, на которое выдано ОПКИ, может устанавливаться на конкретном образце в соответствии с конструкторской документацией разработчика образца при условии соблюдения ограничений, указанных в ДКХ КИ.

Заявка на выдачу Одобрения

188. Организация, разрабатывающая КИ, может подать в Авиарегистр Заявку

на получение СГКИ или ОПКИ в соответствии с приложением ... к настоящим Правилам.

189. К Заявке прилагаются:

Спецификация КИ, которая должна содержать описание основных технических характеристик КИ и эксплуатационные ограничения;

проект квалификационного базиса;

проект план-графика квалификационных работ.

190. На основании рассмотрения представленных материалов Авиарегистр направляет Заявителю уведомление о принятии Заявки, необходимости проведения этапа макета КИ и назначает Сертификационные центры для участия в квалификации КИ.

191. Заявка на получение СГКИ/ОПКИ действительна не более 5 лет.

192. Если СГКИ/ОПКИ не было выдано в указанный срок или Заявитель убеждается в том, что одобрение не может быть получено в период действия Заявки, Заявитель должен подать новую заявку с обоснованием причин задержки работ.

При этом, в случае изменения требований, применяемых воздушным законодательством к заявленному образцу, квалификационный базис данного КИ должен быть пересмотрен.

Сертификационный базис КИ

193. Основой сертификационного базиса КИ являются требования и требования к летной годности, действующими на дату подачи заявки. По инициативе Заявителя в квалификационный базис КИ могут также включаться специальные технические условия.

Сертификационный базис КИ, заявленного на получение одобрительного письма КИ, должен учитывать особенности установки и функционирования КИ на образце и должен быть согласован с разработчиком образца, на который устанавливается КИ.

Этап макета КИ

194. Необходимость проведения этапа макета КИ определяется Авиарегистром по результатам рассмотрения Заявки.

195. Проведение этапа макета КИ обеспечивает Заявитель. До начала этапа макета КИ Заявитель направляет в Авиарегистр и сертификационные центры, назначенные Авиарегистром для проведения сертификации КИ, уведомление о готовности к проведению этапа макета. Уведомление должно быть согласовано с независимой инспекцией в организации Заявителя.

196. Работы на этапе макета КИ проводит макетная комиссия, состав которой утверждается Авиарегистром с учетом предложений Заявителя.

197. Основными задачами макета КИ являются:

ознакомление с конструкцией КИ с целью определения объема и методов проведения квалификационных испытаний;

определение полноты и достаточности сертификационного базиса КИ;

рассмотрение плана-графика испытаний КИ;

198. По результатам этапа макета КИ комиссия оформляет протокол, содержащий оценку выполнения задач макета, установленных в пункте 197

настоящих Правил, а также мероприятия по устранению выявленных недостатков.

199. Заключение протокола макетной комиссии подписывается членами комиссии. Протокол макетной комиссии согласовывается Заявителем, назначенными сертификационными центрами и независимой инспекцией в организации Заявителя и утверждается Авиарегистром.

Испытания КИ

200. Целями испытаний КИ являются:

установление типовой конструкции КИ и её соответствия требованиям сертификационного базиса;

определение эксплуатационных ограничений, в пределах которых установлено соответствие.

201. До начала испытаний Заявитель должен представить в Авиарегистр уведомление о готовности КИ и его эксплуатационной документации к проведению испытаний, согласованное независимой инспекцией в организации Заявителя.

202. Испытания КИ проводятся Заявителем с участием сертификационных центров, назначенных Авиарегистром.

203. Испытания КИ могут включать стендовые, наземные, лётные испытания и расчеты, проводимые в целях, указанных в пункте 200 настоящих Правил.

204. Программа испытаний КИ разрабатывается Заявителем, согласовывается назначенными сертификационными центрами и подлежит одобрению Авиарегистром. Для КИ, заявленного на получение ОПКИ, программа согласовывается также с разработчиком образца, на который оно устанавливается.

205. По результатам испытаний Заявитель оформляет:

акт испытаний КИ;

таблицу соответствия требованиям сертификационного базиса;

сертификационный базис КИ, откорректированный по результатам испытаний;

декларацию о конструкции и характеристиках КИ;

документацию КИ, откорректированную по результатам испытаний;

технические условия на изделие.

акт испытаний КИ утверждается Заявителем, согласовывается независимой инспекцией и сертификационными центрами, участвовавшими в испытаниях. Акт квалификационных испытаний КИ, заявленного на получение ОПКИ, должен согласовываться также с разработчиком образца, на который устанавливается КИ.

206. Декларация о конструкции и характеристиках утверждается Заявителем и согласовывается Независимой инспекцией.

207. Акт испытаний КИ и декларация о конструкции и характеристиках одобряются Авиарегистром.

Выдача Одобрения

208. После завершения квалификационных испытаний КИ Заявитель направляет в Авиарегистр представление на получение СГКИ/ОПКИ с приложением документов, указанных в пункте 205 настоящих правил, и уведомление, согласованное с независимой инспекцией, о том, что рабочая конструкторская документация откорректирована по результатам квалификационных испытаний,

отражает типовую конструкцию, подготовлена для изготовления КИ, утверждена и хранится у Заявителя.

209. На основании результатов рассмотрения представления и уведомления Авиарегистр принимает решение о выдаче СГКИ/ОПКИ.

Одобрение импортируемых комплектующих изделий

210. Одобрение импортируемых КИ проводится по процедурам, устанавливаемым Авиарегистром.

Изменения конструкции комплектующих изделий

211. Изменения типовой конструкции КИ, получивших СГКИ/ОПКИ, подлежат классификации в качестве главных или второстепенных.

212. Классификация изменений осуществляется в порядке, предусмотренном инструкцией о порядке одобрения изменений типовой конструкции КИ, оформленной разработчиком КИ.

213. Авиарегистр определяет применимость действующих на момент принятия заявки требований к КИ.

214. Сертификацию второстепенных изменений типовой конструкции КИ осуществляет держатель СГКИ/ОПКИ в порядке, предусмотренном Инструкцией о порядке одобрения модификаций типовой конструкции КИ. Перечень второстепенных изменений направляется держателем СГКИ/ОПКИ ежеквартально в Авиарегистр. Авиарегистр рассматривает классификацию изменений, согласовывает её и может перевести второстепенное изменение в ранг главного.

215. А про главные где?

XVI. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ИЗДЕЛИЙ

Область применения

216. В данном разделе устанавливаются требования к идентификации экземпляров воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и их компонентов, а также к порядку изменения идентификационной информации.

Общие требования к идентификации

217. Разработчик должен предусмотреть в конструкторской документации, а изготовитель обеспечить идентификацию каждого выпущенного изделия путем установки на нем опознавательной таблички или нанесения маркировки.

218. Опознавательная табличка должна быть установлена таким образом, чтобы она была доступна и четко видна. Табличка не должна повреждаться или смещаться в ходе эксплуатации.

219. Допускается разнесение требуемой идентификационной информации на несколько опознавательных табличек. При этом они должны быть установлены в соответствии с требованиями пункта 218 настоящих Правил.

Изменение идентификационной информации

220. Не допускается внесение изменения, удаление идентификационной информации, нанесенной на изделие или на его опознавательную табличку, а также её демонтаж, кроме случаев, установленных в эксплуатационной документации.

221. Не допускается установка опознавательной таблички, демонтированной при проведении работ по техническому обслуживанию или ремонту, на изделие иное, чем то, с которого она была демонтирована.

Идентификация воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов

222. Каждый экземпляр воздушного судна, авиационного двигателя, вспомогательного двигателя и воздушного винта должен быть идентифицирован посредством установки на него опознавательной таблички, изготовленной из огнеупорного материала, с информацией, нанесенной штамповкой, гравировкой, травлением или другим методом, определенным в конструкторской документации. Опознавательная табличка и информация на ней должны сохраняться при авиационном происшествии или инциденте.

223. Состав информации на опознавательной табличке:

наименование или логотип изготовителя;

обозначение изделия;

заводской номер изделия, присвоенный изготовителем;

номер сертификата типа;

номер сертификата об одобрении производства;

иная информация, нанесенная по решению изготовителя или предусмотренная разработчиком.

224. Опознавательная табличка воздушного судна должна быть установлена на внешней поверхности фюзеляжа в зоне задней входной двери или в хвостовой части и быть читаема с земли в стояночном положении воздушного судна.

225. Оознавательная табличка авиационного двигателя должна быть установлена в доступном для прочтения месте.

226. Требования к идентификации компонентов авиационного маршевого двигателя модульной конструкции определяются разработчиком двигателя.

227. Оознавательная табличка воздушного винта должна быть установлена на **некритических** поверхностях.

Идентификация комплектующих изделий

228. Каждый экземпляр комплектующего изделия категории «А» должен быть идентифицирован посредством установки на него опознавательной таблички, содержащей следующую информацию, нанесенную методом, определенным разработчиком КИ в конструкторской документации:

- наименование или логотип Изготовителя;
- наименование и обозначение комплектующего изделия;
- заводской номер изделия, присвоенный Изготовителем;
- номер версии программного обеспечения (при наличии);
- номер Свидетельства о годности КИ;
- номер Сертификата об одобрении производства.

229. В случае, если конструкция комплектующего изделия не позволяет установить опознавательную табличку, содержащую все требуемые в пункте 228 настоящих правил данные, допускается указывать идентификационную информацию в сопроводительной документации комплектующего изделия.

230. Идентификация экземпляров КИ категории «Б» должна осуществляться в соответствии с требованиями, установленными Разработчиком КИ в конструкторской документации.

Идентификация компонентов II класса

231. Компоненты II класса должны быть идентифицированы методом, указанным в конструкторской документации, с обозначением следующей информации:

- наименование или логотип Изготовителя;
- обозначение и/или чертежный номер компонента;
- заводской номер компонента, присвоенный Изготовителем;
- обозначение изделия, элементом конструкции которого является компонент;
- номер сертификата об одобрении производства (при наличии сертификата).

232. В случае, если размеры или исполнение компонента не позволяют маркировать его указанной информацией в полном объеме, допускается внесение идентификационной информации в сопроводительную документацию компонента.

Идентификация особо ответственных элементов конструкции

233. Каждый изготовленный элемент конструкции, отнесенный разработчиком образца к особо ответственным, должен быть идентифицирован путем нанесения следующей информации, методом, определенным в конструкторской документации:

- чертежный номер;
- заводской номер, присвоенный изготовителем.

Приложение ...
к Федеральным авиационным правилам
«Порядок проведения обязательной
сертификации гражданских воздушных
судов, авиационных двигателей,
воздушных винтов и бортового
авиационного оборудования
гражданских воздушных судов, а также
беспилотных авиационных систем и их
элементов»

XVII. Формы и порядок оформления одобрительных документов, а также документов, необходимых для их получения.

Находится в разработке. Планируется сформировать на основе действующих циркуляров, директивных писем и т.п. МАК.