

Проект ФАП:

«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»

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

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

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

Второстепенное изменение изделия – изменение типовой конструкции изделия, не относящееся к главному изменению изделия.

Воздушный винт - устройство, используемое как движитель воздушного судна, которое представляет собой конструкцию из лопастей, закрепленных на валу привода от двигателя, и которое при вращении лопастей создает вследствие взаимодействия с воздухом тягу, примерно перпендикулярную плоскости вращения лопастей. Диски компрессора газотурбинного двигателя, несущий и рулевой винты вертолета не относятся к воздушным винтам.

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

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

Держатель одобрительного документа - заявитель, получивший одобрительный документ.

Держатель сертификата типа - заявитель, получивший сертификат типа.

Доказательная документация - документация, содержащая результаты расчётов, проверок, испытаний и оценок, полученная при сертификации изделия, и устанавливающая их соответствие применимым требованиям.

Дополнительный сертификат типа - одобрительный документ, выдаваемый заявителю, не являющемуся держателем сертификата типа изделия, и удостоверяющий соответствие изделия применимым требованиям, связанным с изменениями, внесенными заявителем в типовую конструкцию изделия.

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

Изготовитель - юридическое лицо, осуществляющее производство воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, бортового авиационного оборудования воздушного судна, а также беспилотных авиационных систем, ее элементов, имеющих сертификат типа или иной документ, утверждающий типовую конструкцию изделия.

Конструкторская документация - совокупность документов разработчика, включая эксплуатационную документацию, содержащих данные, необходимые для разработки, изготовления, контроля, приемки, поставки, эксплуатации и технического обслуживания изделия.

Независимая инспекция - организационная структура уполномоченная Авиарегистром осуществлять функции, установленные настоящими правилами в организации разработчика или на предприятии изготовителя.

Изделие - воздушное судно, авиационный двигатель, воздушный винт или бортовое авиационное оборудование воздушного судна, а также беспилотная авиационная система, ее элементы.

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

Одобрительными документами применительно к настоящим правилам являются:

- сертификат типа;
- одобрение главного изменения;
- дополнительный сертификат типа;
- свидетельство о годности комплектующего изделия;
- одобрительное письмо на комплектующее изделие;
- одобрение на установку комплектующего изделия;
- аттестат сертификационного центра или лаборатории авиарегистра;
- аттестат эксперта авиарегистра;
- свидетельство независимой инспекции;

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

Одобрительное письмо на комплектующее изделие (ОПКИ) - документ, выдаваемый разработчику комплектующего изделия и удостоверяющий

соответствие типа комплектующего изделия требованиям сертификационного базиса, разрешающий применение комплектующего изделия на конкретном изделии.

Одобрение на установку комплектующего изделия - документ, выдаваемый разработчику изделия, разрешающий применение **РРКИ**.

Разработчик - юридическое лицо, осуществляющее разработку авиационной техники.

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 (СГКИ) - документ, выдаваемый Разработчику комплектующего изделия и удостоверяющий соответствие типа комплектующего изделия требованиям сертификационного базиса, разрешающий применение комплектующего изделия данного типа на различных изделиях.

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

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

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

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

Типовая конструкция - конструкция изделия, отраженная в его конструкторской документации, одобренная в соответствии с требованиями настоящих правил или удостоверенная сертификатом типа, аттестатом о годности к эксплуатации либо иным актом об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года.

Эксплуатационная документация – часть конструкторской документации, содержащая эксплуатационные ограничения и процедуры эксплуатации изделия, утвержденная разработчиком изделия.

Экспортный сертификат летной годности - 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 изделия требованиям сертификационного базиса и обеспечивает безопасность проведения сертификационных работ.
4. Соответствие изделия требованиям сертификационного базиса

² Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 05.07.1994 № 49 «О введении в действие авиационных правил».

устанавливается на основании результатов сертификационных работ, включающих: инженерные анализы конструкторской документации, расчеты, моделирование, проверки изделия, его испытания, анализ опыта эксплуатации аналогичных конструкций и другие работы.

5. Сертификационные работы проводятся в соответствии с методами определения соответствия, разработанными заявителем и/или сертификационными центрами и/или научными организациями. Указанные методы устанавливаются в разработанных заявителем программах сертификационных работ, в том числе и в форме ссылок на уже апробированные методы определения соответствия.
6. Заявитель с участием назначенных сертификационных центров, 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 изделия сертификационному базису.

Этапы сертификации

8. Сертификация изделия проводится в следующем порядке:

Разработчиком изделия подается заявка в уполномоченный орган на получение одобрительного документа;

проводится этап макета изделия;

проводятся сертификационные работы;

по результатам анализа результатов сертификационных работ Авиарегистром готовится проект решения о выдаче одобрительного документа или об отказе в выдаче одобрительного документа;

уполномоченный орган выдает одобрительный документ или решение об отказе в выдаче одобрительного документа.

Рабочие органы авиарегистра

9. Для участия в сертификационных работах, проводимых Заявителем, и экспертной оценки результатов сертификационных работ, доказательной и конструкторской документации авиарегистр формирует рабочие группы экспертов и комиссии (далее - рабочие органы).
10. Рабочие органы авиарегистра, принимающие участие в сертификации конкретного изделия, определяются авиарегистром.
11. Авиарегистр уполномочивает в порядке, установленном приложением 8 к настоящим правилам независимую инспекцию (своих представителей) в организации разработчика и на предприятиях изготовителя.
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

Перенесено в Федеральные авиационные правила «Порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, осуществляющего разработку воздушных судов и другой авиационной техники. Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку воздушных судов и другой авиационной техники».

Лётчики-испытатели

Перенесено в Федеральные авиационные правила «Порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, осуществляющего разработку воздушных судов и другой авиационной техники. Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку воздушных судов и другой авиационной техники».

Эксплуатационная документация

13. Эксплуатационная документация является неотъемлемой частью типовой конструкции изделия. Эксплуатационная документация утверждается разработчиком изделия.
14. Эксплуатационная документация в части, предусмотренной настоящими Правилами, согласовывается с привлекаемыми сертификационными центрами или с комиссией, образованной в соответствии с пунктом 88 настоящих Правил, и одобряется Авиарегистром.

Условия проведения сертификационных испытаний

15. До начала сертификационных испытаний разработчик и независимая инспекция в организации разработчика на каждый экземпляр изделия, предназначенный для проведения испытаний, оформляют в установленном порядке пономерную документацию (формуляр, паспорт или эквивалентный им документ), удостоверяющие соответствие данного изделия конструкторской документации.
16. Для установления типовой конструкции в документах, оформляемых по результатам сертификационных испытаний, должна указываться конфигурация изделия, на которую оформляются материалы испытаний и выводы о соответствии требованиям сертификационного базиса.

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

III. СЕРТИФИКАЦИЯ ИЗДЕЛИЙ

Типовая конструкция изделия

17. Типовую конструкцию изделия определяет доработанная по результатам сертификационных работ и оформленная в установленном порядке конструкторская документация, состоящая из чертежей, спецификаций на бумажных или электронных носителях (включая перечни этих чертежей и спецификаций), а также специальные технические условия на изделие.
18. Держатель сертификата типа ведет комплект конструкторской документации, определяющий типовую конструкцию изделия, на которую выдан сертификат типа, включая все изменения в типовую конструкцию изделия.

19. Контроль за ведением комплекта конструкторской документации осуществляется независимой инспекцией.

Сертификат типа изделия

20. Заявитель получает сертификат типа изделия, при выполнении следующих условий:

выполнены процедуры, установленные настоящими Правилами;
определена типовая конструкция изделия и продемонстрировано ее соответствие требованиям сертификационного базиса; и

при наличии несоответствий требованиям к лётной годности, включенных в сертификационный базис изделия, эти несоответствия признаны Авиарегистром приемлемыми, при условии демонстрации Заявителем, что указанные несоответствия компенсируются мерами, обеспечивающими уровень безопасности полетов, эквивалентный уровню безопасности полетов, обеспечиваемому при выполнении требований к лётной годности, включенными в сертификационный базис изделия.

Сертификат типа воздушного судна ограниченной категории

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

22. Сертификат типа воздушного судна ограниченной категории выдается 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.

23. 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 изделия, допущенного к эксплуатации в государственной авиации

24. Заявитель может подать заявку на получение сертификата типа изделия, ранее допущенного к эксплуатации в государственной авиации.

Сертификат типа выдается при условии демонстрации Заявителем соответствия изделия, применимым к нему требованиям к лётной годности и охране окружающей среды, действовавшим на дату начала их эксплуатации в государственной авиации.

25. Заявитель может продемонстрировать соответствие изделия требованиям к лётной годности, более поздним, чем указаны в пункте 24 настоящих Правил.

Требования к сертификату типа

26. Сертификат типа удостоверяет соответствие изделия требованиям сертификационного базиса.

27. Форма и содержание сертификата типа и карты данных сертификата типа соответствуют требованиям, установленным в приложении 1 к настоящим правилам.

Действие сертификата типа

28.Срок действия сертификата типа на изделие 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 изделия требованиям летной годности и охране окружающей среды.

Решением органа, на который возложена сертификация типа воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, действие сертификата типа возобновляется после устранения указанных несоответствий.

29.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.

Заявка на получение сертификата типа. Сертификационный базис

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

В заявке указывается:

полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, организационно-правовая форма, адрес места регистрации и местонахождения, идентификационный номер налогоплательщика (далее - ИНН), номер телефона и, если имеется, адрес электронной почты юридического лица;

наименование изделия;

требуемое действие - выдача сертификата типа.

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

К Заявке на получение сертификата типа прилагаются:

а) спецификация изделия, 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 сертифицировано изделие;

б) для воздушного судна - вид воздушного судна в трёх ортогональных проекциях: для двигателя и воздушного винта - чертеж общего вида.

в) проект сертификационного базиса изделия, который должен содержать: перечень разделов, глав и пунктов норм лётной годности, распространяемых на это изделие, включая, при необходимости, специальные технические условия;

требования к охране окружающей среды.

31.Уполномоченный орган уведомляет заявителя о принятии заявки и назначенном рабочем органе Авиарегистра, либо о мотивированном отказе в принятии заявки, в срок не более 20 рабочих дней со дня принятия Заявки.

32.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 изделия, и этот срок был утвержден уполномоченным органом, о чем уведомляется заявитель в срок не более 2 рабочих дней со дня утверждения срока.

33. 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 летной годности и охране окружающей среды

34. К изделию, заявленному на получение сертификата типа, применяются требования к летной годности и охране окружающей среды с изменениями, вступившими в силу на дату подачи заявки.

35. Изменения в требованиях к летной годности и охране окружающей среды, вступившие в силу после даты подачи заявки на выдачу сертификата типа, могут быть применены к данному изделию по решению заявителя.

Специальные технические условия

36. Специальные технические условия разрабатываются заявителем, если Авиарегистр установит, что действующие на дату подачи заявки на сертификат типа требования к лётной годности и охране окружающей среды заявляемого на сертификацию изделия не содержат применимых требований вследствие:

наличия новых или необычных особенностей конструкции;

нетрадиционного применения материалов;

опыта эксплуатации аналогичных по конструкции и применению изделий, свидетельствующего о возможности возникновения небезопасных состояний.

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

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

Сертификационный базис

39. Изделие, заявленное на получение сертификата типа, должно соответствовать применимым требованиям к лётной годности и охране окружающей среды.

40. 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 9 к настоящим правилам.

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

41. Сертификационный базис окончательно утверждается Авиарегистром по результатам сертификации изделия.

Требования к охране окружающей среды

42.К изделию 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.

Изменения, требующие выдачи нового сертификата типа

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

Примерами таких изменений типовой конструкции изделия являются:

а) 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.

б) для авиационного двигателя:
существенные изменения конструкции или принципов работы двигателя, его агрегатов, модулей, основных деталей;
существенное увеличение частоты вращения роторов.

в) для воздушного винта:
изменение количества или конфигурации лопастей;
изменение принципа работы системы изменения шага винта.

44.К изделию, заявленному на получение нового сертификата типа, применяются требования, установленные в соответствии с пунктом 117 настоящих правил.

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

IV. Этап макета

Уведомление о готовности к проведению этапа макета

46.До начала этапа макета Заявитель направляет в Авиарегистр и сертификационные центры, назначенные Авиарегистром для проведения сертификационных работ, уведомление о готовности к проведению этапа макета. К уведомлению, согласованному с независимой инспекцией в организации Заявителя, прилагаются:
проект сертификационного базиса;
проект таблицы соответствия требованиям сертификационного базиса, оформленный в соответствии с Приложением 9 к настоящим правилам;
проект плана сертификационных работ, который должен содержать виды работ

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

и последовательность их проведения в отношении изделия, его систем, компонентов и комплектующих изделий;

перечень комплектующих изделий категории «А», подлежащих сертификации.

Цель этапа макета

47.Целью этапа макета является:

оценка полноты учета требований к лётной годности и охране окружающей среды в конструкции изделия, распространенных на сертифицируемое изделие;

оценка необходимости разработки специальных технических условий;

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

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

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

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

Работы на этапе макета

48.Работы на этапе макета проводятся макетной комиссией, состав которой утверждается Авиарегистром по предложению Заявителя.

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

50.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.

51.По результатам работ макетной комиссии Заявитель оформляет протокол макетной комиссии, заключение которого должно отвечать целям этапа макета и оформлено в соответствии с приложением 10 к настоящим Правилам.

52.Протокол макетной комиссии должен содержать мероприятия по устранению выявленных в ходе этапа макета несоответствий сертификационному базису.

53.Раздел «Заключение» протокола макетной комиссии подписывается членами макетной комиссии.

54.Протокол макетной комиссии согласовывается заявителем, сертификационными центрами или комиссией, предусмотренной в пункте 88 настоящих правил, а также независимой инспекцией в организации Заявителя.

55.Протокол макетной комиссии утверждается Авиарегистром.

V. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Общие положения

56.Положения 57 - 87 настоящих правил применимы к сертификации

воздушных судов транспортной категории и к самолетам переходной категории, к другим категориям воздушных судов применяются положения пунктов 57 - 60 и 88 настоящих правил.

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

а) определение и подтверждение соответствия воздушного судна и его конструкторской 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.

58.Сертификационные испытания подразделяются на:

сертификационные заводские испытания (СЗИ), проводимые с целью, указанной в подпункте «а» пункта 57; и

сертификационные контрольные испытания (СКИ), проводимые с целью, указанной в подпункте «б» пункта 57;

59.Для обеспечения достижения целей, указанных в пункте 57 с наименьшими затратами ресурсов для заявителя допускается объединение этапов, указанных в пункте 58 с согласия авиарегистра.

60.Объем участия рабочих органов авиарегистра в проведении конкретных видов испытаний определяется авиарегистром с учетом предложений заявителя.

61.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 сертификационных испытаний, в котором указываются экземпляры воздушных судов, предназначенные для проведения сертификационных испытаний, 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 конструкторской документации.

Заявитель представляет указанных план-график в авиарегистр до начала сертификационных испытаний.

Сертификационные заводские испытания

62.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, позволяют произвести оценку соответствия требованиям сертификационного базиса и установить типовую конструкцию воздушного судна.

63.До начала СЗИ заявитель представляет в авиарегистр:

заклучение о выполнении мероприятий, предусмотренных в протоколе 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) воздушного судна;

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 изделий категории «А» и категории «Б».

64. Программы СЗИ разрабатываются заявителем, согласовываются с сертификационными центрами и одобряются авиарегистром.

65. До начала СЗИ на каждый экземпляр воздушного судна, предназначенный для проведения сертификационных лётных испытаний заявитель должен получить сертификат лётной годности экспериментальной категории в соответствии с действующим в РФ порядком выдачи упомянутых сертификатов.

Проведение сертификационных заводских испытаний

66. В процессе проведения СЗИ заявитель представляет на рассмотрение и согласование с сертификационными центрами и на одобрение в авиарегистр доказательную документацию по мере её оформления.

67. Программа СЗИ считается завершённой и результаты этих испытаний принимаются на рассмотрение при сертификации типа воздушного судна, если доказательные документы по данной программе СЗИ утверждены заявителем, согласованы с сертификационными центрами и одобрены авиарегистром.

68. 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 принимает следующие меры:

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

разрабатывает решения по устранению выявленных недостатков;

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

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

70. 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.

71. По результатам СЗИ заявитель оформляет и представляет в авиарегистр:

а) акт СЗИ, раздел «Заключение» которого должен отвечать целям, предусмотренным подпунктом «а» пункта 57 настоящих правил;

б) эксплуатационную документацию изделия, откорректированную по

результатам СЗИ;

- в) контрольный перечень соответствия типа воздушного судна требованиям сертификационного базиса;
- г) спецификацию воздушного судна, содержащую описание типовой конструкции воздушного судна, установленной 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.

72. Титульный лист акта СЗИ должен содержать:

- а) наименование разработчика;
- б) согласование назначенными рабочими органами авиарегистра, заверенные печатью;
- в) согласование независимой инспекции, заверенное печатью;
- г) утверждение руководителя разработчика, заверенное печатью;
- д) наименование типа воздушного судна;
- е) номер акта;
- ж) штамп одобрения авиарегистра;
- з) год создания документа.

73. Текст акта СЗИ должен содержать следующие разделы:

- а) оглавление;
- б) введение;
- в) условные обозначения и сокращения;
- г) цель испытаний;
- д) объект испытаний. Раздел должен содержать:

наименование типа воздушного судна;

номера экземпляров воздушных судов, проходивших сертификационные испытания;

описание конструкции основных систем и агрегатов, определяющих типовую конструкцию воздушного судна, а также подтверждение того, что экземпляры воздушных судов, проходившие испытания, соответствуют заявленному типу воздушного судна;

номера конструкторской документации функциональных систем, комплектующие изделия категории А и версии их программного обеспечения (при наличии);

указание комплекта рабочей конструкторской документации, описывающего конструкцию воздушного судна, прошедшего соответствующий этап сертификации;

указание сертификатов типа АД, ВД, ВВ, свидетельств о годности и одобрительных писем по комплектующим изделиям;

наименования эксплуатационной документации, уточненной по результатам соответствующего этапа сертификации, с указанием даты утверждения;

- е) установленные ограничения. Данный раздел должен содержать:

наименование параметра;

ограничения, установленные по результатам сертификации;

номер раздела эксплуатационной документации, в котором отражено соответствующее установленное ограничение.

ж) заключение. Заключение подписывается:
 заместителями руководителя разработчика по системам и характеристикам
 воздушного судна;
 начальником службы сертификации разработчика;
 руководителями направлений из состава рабочих органов, утвержденных
 авиарегистром.

з) выводы.

Выводы составляются на основе всего комплекса проведенных
 сертификационных работ и испытаний по утвержденным программам в виде
 отдельного раздела (подраздела) для каждой системы, подсистемы, характеристики
 (прочность, летно-технические характеристики и т.п.) воздушного судна, а также
 эксплуатационной документации воздушного судна;

должна быть дана содержательная формулировка соответствия или
 эквивалентного соответствия каждому требованию сертификационного базиса,
 относящемуся к данной системе (подсистеме, характеристике, эксплуатационной
 документации) воздушного судна, включая основные количественные
 характеристики, полученные в результате сертификационных испытаний;

должен быть сделан вывод о том, что эксплуатационная документация
 воздушного судна, отработанная в процессе сертификационных испытаний,
 содержит необходимые ограничения, методы и рекомендации.

должны содержаться ссылки на доказательную документацию,
 устанавливающую соответствие воздушного судна данному требованию
 сертификационного базиса. Перечень доказательной документации помещается в
 конце соответствующего раздела.

Выводы подписываются:

сотрудниками разработчика, принимавших участие в подготовке и проведении
 сертификационных работ;

членами рабочих органов, утвержденных авиарегистром.

и) эквивалентное соответствие систем и характеристик воздушного судна
 требованиям сертификационного базиса. В данном разделе указывается:
 номер пункта сертификационного базиса, по которому запрашивается
 эквивалентное соответствие;

суть отступлений от требований сертификационного базиса;

обоснование эквивалентного соответствия.

к) обобщенная летная оценка (при сертификационных испытаниях типа
 воздушного судна)

В данном разделе приводится оценка соответствия воздушного судна и его
 руководства по летной эксплуатации требованиям сертификационного базиса, данная
 каждым членом экипажей, принимавших участие в сертификационных испытаниях.

Обобщенную летную оценку подписывают:

ведущий летчик-испытатель;

члены экипажа.

Проведение сертификационных контрольных испытаний

74.СКИ заявитель начинает после завершения работ, указанных в пункте 70

настоящих правил, и представления авиарегистру документов, указанных в пункте 71 или подпункте «и)» пункта 88 настоящих правил.

75. 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.

76. До начала проведения СКИ заявитель оформляет акт готовности каждого экземпляра воздушных судов к проведению СКИ, который должен содержать перечень отклонений от типовой конструкции и свидетельство о готовности экземпляра воздушного судна к проведению СКИ.

Акт готовности экземпляра воздушного судна к проведению СКИ заявитель согласовывает с независимыми инспекциями заявителя и изготовителя.

77. 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.

78. Программа СКИ разрабатывается заявителем, согласовывается с рабочими органами, назначенными авиарегистром, и подлежит одобрению авиарегистром.

79. 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 пунктами 68 - 69 настоящих правил.

80. По результатам СКИ заявитель оформляет и согласовывает с сертификационными центрами:

акт СКИ, раздел «Заключение» которого должен отвечать целям, предусмотренным подпунктом «б)» пункта 57 настоящих правил;

эксплуатационную документацию, откорректированную по результатам СКИ.

81. Титульный лист акта СКИ должен содержать:

- и) наименование разработчика;
- к) утверждение руководителя назначенного рабочего органа авиарегистра, признанного авиарегистром головным, заверенное печатью;
- л) согласование назначенными рабочими органами авиарегистра, заверенные печатью;
- м) согласование руководителя разработчика, заверенное печатью;
- н) наименование типа воздушного судна;
- о) номер акта;

- п) штамп одобрения авиарегистра;
- р) год создания документа.

82. Текст акта СКИ должен содержать разделы, идентичные разделам акта СЗИ, указанным в п.73

Завершение сертификационных испытаний воздушного судна

83. Рабочие органы авиарегистра, принимавшие участие в проведении сертификационных испытаний воздушных судов (СЗИ и СКИ), оформляют и согласовывают комплексное заключение, отвечающее целям пункта 57 настоящих Правил.

84. Заявитель направляет в авиарегистр:
акт СКИ;

спецификацию воздушного судна, содержащую описание установленной по результатам сертификационных испытаний;

эксплуатационную документацию, оформленную по результатам сертификационных испытаний;

комплексное заключение сертификационных центров;

технические условия;

сертификационный базис воздушного судна, уточнённый по результатам сертификационных испытаний;

уведомление об изменении конструкторской документации воздушного судна по результатам сертификационных испытаний, отражает типовую конструкцию воздушного судна и пригодна для серийного производства воздушного судна данного типа.

85. По результатам рассмотрения представленной документации авиарегистр одобряет:

акты СЗИ и СКИ;

эксплуатационную документацию воздушного судна;

комплексное заключение рабочих органов авиарегистра;

технические условия, и утверждает окончательную редакцию сертификационного базиса.

86. После одобрения и утверждения указанных документов авиарегистр в течение 3-х рабочих дней направляет в уполномоченный орган представление на выдачу сертификата типа воздушного судна по форме, согласованной с уполномоченным органом.

87. На основании результатов сертификационных работ, проведённых в соответствии с процедурами, установленными настоящими правилами, и представления авиарегистра указанном в пункте 86 настоящих правил уполномоченный орган в течение 10-ти рабочих дней 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

88. 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, сверхлёгких воздушных судов, беспилотных авиационных систем и их элементов, пилотируемых свободных аэростатов, а также дирижаблей, авиационный двигатель и воздушный винт и оборудование воздушного судна могут проходить сертификационные испытания в составе изделия на соответствие требованиям, указанным в сертификационном базисе изделия;

б) сертификационные испытания указанных воздушных судов проводятся заявителем с участием комиссии, назначаемой авиарегистром из экспертов - аудиторов, специалистов заявителя и иных специалистов, привлекаемых заявителем. Состав комиссии, включая её председателя, утверждается авиарегистром. Указанная комиссия выполняет функции сертификационных центров, предусмотренные настоящими правилами;

в) сертификационные испытания беспилотных авиационных систем и их элементов могут, по решению их разработчика, производиться 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 сертификационных испытаний определяется авиарегистром с учетом предложений заявителя;

д) до начала сертификационных испытаний воздушного судна заявитель оформляет и представляет комиссии план-график проведения сертификационных испытаний, в котором указываются экземпляры воздушных судов, предназначенные для проведения сертификационных испытаний, 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 57 настоящих Правил, и эксплуатационную документацию, откорректированную по результатам испытаний;

и) акт сертификационных испытаний и эксплуатационная документация воздушного судна согласовываются комиссией и представляются в авиарегистр.

VI. КОМПОНЕНТЫ. АВИАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Классификация компонентов

89. 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 изделия, беспилотные авиационные системы и их элементы;

компоненты III класса - комплектующие изделия (далее - КИ), к которым относятся установленные на воздушное судно, механизмы АД, ВВ, приборы, оборудование, стандартные детали, используемые для осуществления полёта воздушного судна.

90. Компоненты III класса - КИ, устанавливаемые на изделие, подразделяются на две категории – «А» и «Б».

К категории «А» относятся следующие КИ:

вспомогательный двигатель;

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

К КИ категории «Б» относятся изделия, не отнесенные к КИ категории «А».

91. Состав КИ категории «А» и категории «Б» отражается в Перечнях, формируемых Разработчиком в соответствии с утвержденными им процедурами.

Сертификация компонентов

92. Сертификация компонентов производится в следующем порядке:

компоненты I класса сертифицируются в соответствии с процедурами, установленными пунктами 95 - 108 настоящих правил, с выдачей авиарегистром сертификатов типа;

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

компоненты III класса категории «А» проходят сертификацию в соответствии с процедурами, установленными главой XIII настоящих правил, с выдачей авиарегистром на КИ СГКИ или одобрительного письма.

На ранее разработанные КИ (РРКИ) категории «А» авиарегистром выдаётся одобрение на установку по процедуре, установленной в пункте 93 настоящих правил;

компоненты III класса категории «Б» подлежат одобрению разработчиком изделия по процедуре, установленной разработчиком.

93. Заявка на получение одобрения на установку РРКИ подается в авиарегистр разработчиком изделия.

К заявке прилагается:

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

декларация о конструкции и характеристиках КИ, оформленная разработчиком РРКИ или разработчиком изделия.

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

Авиационные материалы

94. В ходе сертификационных работ заявитель демонстрирует приемлемость применяемых в воздушном судне материалов, а также топлива, смазки и

жидкости в ожидаемых условиях эксплуатации. Изменение марки (сорта, наименования) применяемого в воздушном судне конструкционного материала, топлива, смазки или иной жидкости материала относятся к второстепенным изменениям.

VII. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ВОЗДУШНЫХ ВИНТОВ

Общие положения

95. Целью сертификационных испытаний авиационных двигателей (АД) и воздушных винтов (ВВ) является:
- определение и подтверждение соответствия АД, ВВ и их конструкторской документации требованиям сертификационного базиса;
 - установление типовой конструкции АД, ВВ и ожидаемых условий эксплуатации (эксплуатационных ограничений), в пределах которых АД, ВВ соответствуют сертификационному базису.
96. Степень участия сертификационных центров в проведении конкретных видов сертификационных работ определяется авиарегистром с учетом предложений заявителя.
97. 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 сертификационных испытаний, в котором указываются экземпляры АД, ВВ, предназначенные для проведения сертификационных испытаний, сроки выполнения на этих экземплярах конкретных программ сертификационных испытаний, а также сроки представления в авиарегистр доказательной и конструкторской документации.

Сертификационные испытания

98. Сертификационные испытания могут быть начаты, когда конструкция экземпляров АД, ВВ, предназначенных для проведения сертификационных испытаний, 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.
99. До начала сертификационных испытаний 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 сертификационных испытаний, согласованные с независимой инспекцией в организации заявителя и сертификационными центрами;

перечень параметров, регистрируемых при проведении сертификационных испытаний, согласованный с сертификационными центрами;

перечень доказательной документации.

100. Программы сертификационных испытаний разрабатываются заявителем, согласовываются с сертификационными центрами и одобряются авиарегистром.

101. В процессе проведения сертификационных испытаний заявитель представляет на рассмотрение и согласование с сертификационными центрами и на одобрение в авиарегистр доказательную документацию по мере её оформления.

102. Конкретная программа сертификационных испытаний считается завершённой и результаты этих испытаний принимаются в зачёт сертификации типа АД, ВВ, если доказательные документы по данной программе сертификационных испытаний утверждены заявителем, согласованы с сертификационными центрами и одобрены авиарегистром.

103. В том случае, если в процессе сертификационных испытаний выявлены недостатки конструкции АД, ВВ, их компонентов, функциональных систем или характеристик, касающиеся соответствия требованиям сертификационного базиса, заявитель осуществляет следующие мероприятия:

представляет на рассмотрение сертификационным центрам материалы сертификационных испытаний, связанные с выявленными недостатками;

разрабатывает технические решения по устранению выявленных недостатков;

реализует технические решения по устранению недостатков и демонстрирует сертификационным центрам и авиарегистру результаты реализации.

104. По результатам сертификационных испытаний заявитель оформляет и представляет в авиарегистр:

а) акт сертификационных испытаний, раздел «Заключение» которого должен отвечать целям, предусмотренным пунктом 95 настоящих Правил;

б) эксплуатационную документацию АД, ВВ, откорректированную по результатам сертификационных испытаний;

в) контрольный перечень соответствия типа АД, ВВ требованиям сертификационного базиса;

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

д) заключение о завершении работ по сертификации 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.

105. По результатам сертификационных испытаний авиарегистр одобряет:

акт сертификационных испытаний;

эксплуатационную документацию АД, ВВ;

технические условия на изделие АД, ВВ.

- авиарегистр утверждает окончательную редакцию сертификационного базиса.
106. После одобрения и утверждения указанных выше документов авиарегистр направляет в уполномоченный орган представление на получение сертификата типа АД, ВВ, согласованное с независимой инспекцией в организации Заявителя.
107. 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 сертификационных испытаний, отражает типовую конструкцию АД, ВВ и пригодна для серийного производства АД, ВВ данного типа.
108. На основании результатов сертификационных работ, проведённых в соответствии с процедурами, установленными настоящими правилами, и представления заявителя уполномоченный орган в течение 10-ти рабочих дней принимает решение о выдаче заявителю сертификата типа АД, ВВ.

VIII. ОБЯЗАННОСТИ ДЕРЖАТЕЛЯ СЕРТИФИКАТА ТИПА. ПЕРЕДАЧА СЕРТИФИКАТА ТИПА

Обязанности держателя сертификата типа

109. Держатель сертификата типа воздушного судна, сертификата типа авиационного двигателя, сертификата типа воздушного винта, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года обязан обеспечить авторское сопровождение в процессе производства и эксплуатации изделия, а также:
- а) обеспечить хранение конструкторской документации изделия, отражающей 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 изделия;
 - в) обеспечивать эффективное взаимодействие с изготовителем;
 - г) иметь и поддерживать в актуальном состоянии систему сбора, обработки данных о факторах опасности, обеспечивать исследование отказавших изделий, разработку и внедрение корректирующих и предупреждающих мероприятий;
 - д) информировать авиарегистр об отказах, неисправностях, дефектах и других событиях, которые привели или могут привести к небезопасным состояниям изделия;
 - е) обеспечивать разработку технических решений для издания директив летной годности, своевременно принимать меры по реализации технических решений, предусмотренных директивами летной годности.

Передача сертификата типа

110. Сертификат типа может быть передан другому юридическому лицу по решению уполномоченного органа в случае, когда:
- сертификат разработчика держателя сертификата типа утратил силу;
 - разработчик принял решение отказаться от ответственности за типовую конструкцию и поддержание ее соответствия требованиям к лётной годности и охране окружающей среды;

в уполномоченный орган представлены доказательства о том, что держатель сертификата типа не надлежащим образом выполняет обязанности, предусмотренные пунктом 114 настоящих правил.

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

111. Уполномоченный орган принимает решение о передаче сертификата типа при соблюдении следующих условий:

а) в уполномоченный орган 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; или

в) правопреемник является разработчиком авиационной техники и правопреемником продемонстрирована способность обеспечить выполнение обязанностей держателя сертификата типа.

IX. ИЗМЕНЕНИЯ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ

Применимость

112. Настоящий раздел содержит процедуры одобрения изменений, вносимых в типовую конструкцию изделия 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 изменений

113. Изменения, вносимые в типовую конструкцию изделия, с даты выдачи на него сертификата типа, классифицируются в качестве главных и второстепенных изменений в зависимости от степени влияния на лётную годность и охрану окружающей среды.

114. 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 проведения работ по сертификации второстепенных изменений утверждается в форме инструкции держателем сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года. Сертификация второстепенных изменений

115. 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.

116. Документация по классификации изменений одобряется независимой инспекцией разработчика.

Применимые требования

117. К изделию, в типовую конструкцию которого вносится главное изменение, применяются относящиеся к данному изменению:

требования сертификационного базиса изделия;

ранее применявшиеся требования к лётной годности и охране окружающей среды;

специальные технические условия, сформированные с использованием процедур, установленных в пунктах 36 - 38 настоящих правил.

Заявка на получение одобрения главного изменения

118. 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 изделия, должен подать заявку в уполномоченный орган на получение одобрения главного изменения. Срок действия заявки - 3 года.

119. В заявке на получение одобрения главного изменения указывается:

полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, организационно-правовая форма, адрес места регистрации и местонахождения, идентификационный номер налогоплательщика (далее - ИНН), номер телефона и, если имеется, адрес электронной почты юридического лица;

наименование изделия;

требуемое действие - получение одобрения главного изменения.

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

К заявке прилагаются:

техническое описание главного изменения, которое должно содержать отличия от типовой конструкции изделия;

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

план дополнительных сертификационных работ, содержащий перечень сертификационных работ и доказательных документов.

120. Авиарегистр в течение 5 рабочих дней рассматривает заявку и приложенные документы. Авиарегистр одобряет перечень применимых требований и уведомляет заявителя об одобрении и принятии заявки, а также информирует о назначенных сертификационных центрах, которые примут участие в сертификации измененного изделия или, в случае необходимости доработки заявки с приложенными документами, авиарегистр направляет заявителю отказ в принятии заявки с обоснованием причин.

Дополнительные сертификационные работы

121. Дополнительные сертификационные работы проводятся заявителем совместно с сертификационными центрами, если они назначены авиарегистром.

122. Целью дополнительных сертификационных работ является определение соответствия измененного изделия требованиям, указанным в пункте 117 настоящих правил и установление его типовой конструкции.

123. Программы дополнительных сертификационных работ разрабатываются и утверждаются заявителем, согласовываются с назначенными сертификационными центрами и одобряются авиарегистром.

124. 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 122 настоящих Правил; изменения конструкторской документации изделия; дополнение к контрольному перечню соответствия изделия; 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 введенными в действие авиационными правилами.

125. При внесении изменений в сертификационный базис изделия они утверждаются авиарегистром.

126. После рассмотрения, одобрения, утверждения авиарегистром документов, указанных в пунктах 124 и 125 настоящих Правил, авиарегистр направляет в уполномоченный орган 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 изделия откорректирована по результатам дополнительных сертификационных работ, отражает измененную типовую конструкцию и пригодна для серийного производства экземпляров данного типа.

127. На основании указанного представления уполномоченный орган в течение 5-ти рабочих дней принимает решение о выдаче заявителю одобрения главного изменения и о внесении соответствующих изменений в карту данных сертификата типа (при необходимости).

128. По предложению заявителя уполномоченный орган переиздает сертификат типа в связи с одобрением главного изменения.

Х. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТИПА

Применимость

129. Настоящая глава содержит процедуры одобрения изменений, вносимых в типовую конструкцию изделия 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 изменения).

130. Одобрение главного изменения, вносимого в типовую конструкцию изделия разработчиком изменения, осуществляется путем выдачи

авиарегистром дополнительного сертификата типа.

Требования к разработчику изменения

131. Разработчик изменения должен продемонстрировать авиарегистру свою способность выполнять изменения конструкции изделия в заявленной области. Объем требований, предъявляемых к разработчику изменения, зависит от классификации изменения.

Классификация изменений. Сертификация второстепенных изменений

132. Изменения типовой конструкции изделия классифицируются их разработчиком в качестве главного или второстепенного изменения в зависимости от степени влияния на его лётную годность изделия и охрану окружающей среды, в порядке, предусмотренным пунктом 114 настоящих правил.

133. Разработчик изменения направляет в авиарегистр уведомление о намерении внести изменение в типовую конструкцию изделия, к которому прилагаются:

техническое описание изменения, содержащее отличия от первоначально типовой конструкции изделия;

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.

134. В течение 3-х рабочих дней 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.

135. 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 в течение 5-ти рабочих дней с момента получения копии уведомления с прилагаемыми документами.

136. Авиарегистр в течение 15-ти рабочих дней рассматривает документацию, указанную в пунктах 133, 135 настоящих Правил. По результатам рассмотрения авиарегистр может классифицировать второстепенное изменение в качестве главного изменения, а так же назначить дополнительные сертификационные работы, о чем уведомляет разработчика изменения и держателя сертификата типа.

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

Применимые требования

138. К изделию, в типовую конструкцию которого вносится главное изменение, применяются требования к лётной годности и охране окружающей среды,

указанные в пункте 117 настоящих Правил.

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

Заявка на получение дополнительного сертификата типа

139. Заявка на получение дополнительного сертификата типа подается разработчиком изменения в авиарегистр. В заявке указывается:

полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, организационно-правовая форма, адрес места регистрации и местонахождения, идентификационный номер налогоплательщика (далее - ИНН), номер телефона и, если имеется, адрес электронной почты юридического лица;

наименование изделия;

требуемое действие - получение дополнительного сертификата типа.

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

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

140. К Заявке на получение дополнительного сертификата типа прилагается:

а) соглашение между разработчиком изменения и держателем сертификата типа о распределении между ними ответственности за обеспечение соответствия типовой конструкции измененного изделия требованиям к лётной годности и охране окружающей среды, а также о порядке взаимодействия разработчика изменения и держателя сертификата типа при разработке изменения и дополнительной сертификации измененного изделия; или

обоснование того, что разработчик изменения обладает достаточной информацией об актуализированной типовой конструкции изделия 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 измененного изделия требованиям к лётной годности и охране окружающей среды;

б) техническое описание главного изменения, которое должно содержать отличия от первоначально сертифицированной типовой конструкции изделия;

в) сертификационный базис изменения, предусмотренный в пункте 138 настоящих правил;

г) план дополнительных сертификационных работ, содержащий перечень этих работ и доказательных документов.

141. По результатам рассмотрения заявки и прилагаемых к ней документов авиарегистр уведомляет разработчика изменения(заявителя) о принятии заявки, а также о сертификационных центрах, если они были назначены для участия в дополнительных сертификационных работах, либо направляет заявителю отказ в принятии заявки с обоснованием причин.

Дополнительные сертификационные работы

142. Дополнительные сертификационные работы проводятся заявителем совместно с сертификационными центрами, если они назначены авиарегистром.

143. Целью дополнительных сертификационных работ является определение

соответствия изделия с внесенным в его типовую конструкцию главным изменением требованиям сертификационного базиса изменения, указанного в пункте 138 настоящих правил.

144. Программы дополнительных сертификационных работ разрабатываются и утверждаются заявителем, согласовываются с сертификационными центрами и одобряются авиарегистром.

145. 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 143 настоящих правил, и другую доказательную документацию;

б) дополнения к эксплуатационной документации измененного изделия;

в) контрольный перечень соответствия измененного изделия требованиям сертификационного базиса изменения.

Указанные в подпункте «а» документы подлежат одобрению авиарегистром.

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

146. Авиарегистр утверждает сертификационный базис изменения.

Выдача дополнительного сертификата типа

147. После рассмотрения и одобрения авиарегистром документов, перечисленных в пункте 145 настоящих Правил, авиарегистр направляет в уполномоченный орган представление на получение заявителем 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 измененную типовую конструкцию экземпляров изделия и пригодна для реализации изменения.

На основании представления уполномоченный орган принимает решение о выдаче заявителю дополнительного сертификата типа и уведомляет об этом держателя сертификата типа.

148. Дополнительный сертификат типа удостоверяет соответствие изменения изделия требованиям сертификационного базиса изменения.

149. Требования к дополнительному сертификату типа установлены в приложении 3 к настоящим правилам.

Держатель дополнительного сертификата типа

150. Держатель дополнительного сертификата типа:

а) обеспечивает соответствие требованиям к лётной годности и охране окружающей среды типовой конструкции в части влияния изменений предусмотренным дополнительным сертификатом типа;

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

в) имеет и поддерживает в актуальном состоянии систему сбора, обработки данных о безопасности полетов, обеспечивает исследование отказавших изделий, разработку и внедрение корректирующих и предупреждающих

мероприятий, связанных с модификацией, на которую выдан дополнительный сертификат типа.

Обязанность обеспечения соответствия типовой конструкции требованиям к летной годности и охране окружающей среды в части, не затронутой изменениями, предусмотренными дополнительным сертификатом типа, сохраняется за держателем сертификата типа.

151. Держатель дополнительного сертификата типа обязан незамедлительно уведомить авиарегистр о возникновении обстоятельств, препятствующих выполнению обязанностей, указанных в пункте 150 настоящих правил.

В этом случае держатель дополнительного сертификата типа обязан обеспечить условия передачи дополнительного сертификата типа, установленных в пункте 152 настоящих правил.

Передача дополнительного сертификата типа

152. Дополнительный сертификат типа может быть передан от держателя дополнительного сертификата типа другому юридическому лицу, соответствующему требованиям, указанным в пункте 131 настоящих правил при соблюдении одного из следующих условий:

а) имеется совместное заявление о том, что держатель дополнительного сертификата типа передал, а правопреемник принял документацию, указанную в пункте 150 правил, а также иные документы и материалы, необходимые для выполнения правопреемником обязанностей держателя дополнительного сертификата типа;

б) правопреемником продемонстрирована способность обеспечивать выполнение обязанностей держателя дополнительного сертификата типа.

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

154. В том случае, когда держатель дополнительного сертификата типа уведомил о возникновении обстоятельств, препятствующих выполнению своих обязанностей, указанных в пункте 150 настоящих правил, и отсутствии правопреемника, дополнительный сертификат типа может быть передан авиарегистром другому юридическому лицу по представлению уполномоченного органа в области авиационной промышленности.

155. 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 131 настоящих правил и наличии в его распоряжении документов и материалов, необходимых для реализации обязанностей, указанных в пункте 150 настоящих правил.

Действие дополнительного сертификата типа

156. Срок действия дополнительного сертификата типа не ограничивается, за исключением случаев, устанавливаемых в настоящих правилах.

157. 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 изделия.

XI. ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ОДОБРИТЕЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА ЭКСПОРТИРУЕМЫЕ ИЗДЕЛИЯ

158. Данная глава определяет процедуры выдачи экспортных сертификатов лётной годности и экспортных одобрений на вновь изготовленные экземпляры воздушных судов и их компоненты.

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

160. Экспортный сертификат лётной годности удостоверяет, что экспортируемый экземпляр соответствует требованиям Российской Федерации к лётной годности и охране окружающей среды, а в случае наличия соглашения между Российской Федерацией и государством импортером, устанавливающего дополнительные требования к лётной годности и охране окружающей среды, и соответствие изделия (компонента II или III класса) указанным требованиям.

161. Экспортный сертификат лётной годности не является документом, разрешающим эксплуатацию воздушного судна.

162. Экспортные одобрения выдаются на компоненты II и III классов, порядке, установленном настоящими правилами.

163. Изготовитель нового экземпляра изделия (компонента II и III классов) должен подать в уполномоченный орган Заявку на получение экспортного сертификата лётной годности (экспортного одобрения).

В заявке указывается:

полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, организационно-правовая форма, адрес места регистрации и местонахождения, идентификационный номер налогоплательщика (далее - ИНН), номер телефона и, если имеется, адрес электронной почты юридического лица;

наименование изделия;

класс изделия (воздушное судно, авиационный двигатель, воздушный винт, компонент II или III класса);

требуемое действие - выдача экспортного сертификата лётной годности или экспортного одобрения.

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

К заявке должны быть приложены:

свидетельство о соответствии изделия (комплектующего изделия) утверждённой типовой конструкции;

свидетельство о выполнении применимых к данному экземпляру директив лётной годности;

информация о наработке экземпляра в процессе приёмо-сдаточных испытаний; подтверждение укомплектованности экземпляра изделия эксплуатационной документацией.

Указанные документы подписываются уполномоченным лицом изготовителя и представителем Авиарегистра.

164. Экспортный сертификат летной годности (экспортное одобрение) выдается уполномоченным органом в случае соответствия изделия (компонента II или III класса) типовой конструкции и если состояние изделия отвечает приемлемым для государства-изготовителя условиям безопасной эксплуатации.

165. В случае наличия соглашения между Российской Федерацией и государства импортера, устанавливающего дополнительные требования к летной годности и охране окружающей среды, то перед выдачей экспортного сертификата летной годности (экспортного одобрения) устанавливается соответствие изделия (компонента II или III класса) указанным требованиям.

XII. СЕРТИФИКАЦИЯ ИНОСТРАННЫХ ОБРАЗЦОВ

Применимость

166. 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.

167. Изделие (КИ), изготовленное за пределами территории Российской Федерации, не относящееся к указанным в пункте 166 настоящих правил (далее - иностранное изделие (КИ)), заявляемое на сертификацию в Российской Федерации, должно иметь сертификат типа (одобрительный документ на КИ), выданный государством разработчика, или находиться в процессе первоначальной сертификации.

168. 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 иностранное изделие (КИ), а также положения, выполнение которых считается достаточным для выдачи одобрительного документа на иностранное изделие (КИ).

Подача Заявки

169. Заявка на получение сертификата типа на иностранное изделие (КИ) подается в уполномоченный орган разработчиком изделия (КИ).

В заявке указывается:

полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, организационно-правовая форма, адрес места регистрации и местонахождения, номер телефона и, если имеется, адрес электронной почты юридического лица;

наименование изделия (комплектующего изделия);

требуемое действие - выдача сертификата типа или одобрительного документа на КИ.

Заявка подписывается лицом, имеющим право действовать от имени заявителя.

170. К Заявке прилагаются:

копия сертификата типа с картой данных (одобрительного документа КИ), если первоначальная сертификация завершена;

описание типовой конструкции изделия (КИ);

сертификационный базис изделия (КИ) – если сертификация изделия (КИ) не завершена;

эксплуатационная документация.

171. Заявка и прилагаемые к ней документы представляются в уполномоченный орган на русском или английском языке.

Принятие Заявки

172. Заявка на сертификацию иностранного изделия (КИ) принимается уполномоченным органом при наличии обращения потенциального потребителя – юридического лица, зарегистрированного в Российской Федерации или гражданина Российской Федерации о намерении эксплуатировать экземпляры указанного изделия или использовать КИ в конструкции разрабатываемого изделия.

По результатам рассмотрения заявки, прилагаемой к ней документации и указанного обращения в течение 5-ти рабочих дней со дня получения заявки уполномоченный орган направляет заявителю и уполномоченному органу государства разработчика уведомление о принятии заявки на получение одобрительного документа на иностранное изделие (комплектующее изделие) или уведомление об отказе в принятии заявки с обоснованием причин.

Требования к лётной годности и охране окружающей среды

173. Требования к лётной годности и охране окружающей среды к иностранному изделию (комплектующему изделию) с учетом требования пункта 168 настоящих правил.

Сертификационный базис

174. Сертификационный базис авиарегистра на иностранное изделие (КИ) формируется на основе сертификационного базиса государства-разработчика и требований лентой годности и охране окружающей среды, установленных в пункте 173 настоящих правил.

Проведение сертификации

175. Заявитель устанавливает соответствие типовой конструкции иностранного изделия (КИ) требованиям сертификационного базиса авиарегистра по результатам дополнительных сертификационных работ, оформляет и одобряет в уполномоченном органе государства разработчика доказательную документацию.

176. По результатам рассмотрения авиарегистром представленной заявителем конструкторской и доказательной документации, в течение 10-ти рабочих дней уполномоченный орган принимает решение о выдаче сертификата типа (одобрительного документа) на иностранное изделие (КИ).

XIII. СЕРТИФИКАЦИЯ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ

Общие положения

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

свидетельство о годности КИ (СГКИ);
одобрительное письмо на КИ (ОПКИ).

178. 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 изделии при условии соблюдения ограничений, указанных в декларации о конструкции и характеристиках (ДКХ КИ).

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

Заявка на выдачу одобрения

180. Организация, разрабатывающая КИ, может подать в авиарегистр заявку на получение СГКИ или ОПКИ.

В заявке указывается:

полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, организационно-правовая форма, адрес места регистрации и местонахождения, идентификационный номер налогоплательщика (далее - ИНН), номер телефона и, если имеется, адрес электронной почты юридического лица;

наименование комплектующего изделия;

требуемое действие - выдача СГКИ или ОПКИ.

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

К заявке прилагаются:

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

проект сертификационного базиса КИ;

проект план-графика сертификационных работ.

181. На основании рассмотрения представленных материалов авиарегистр в течение 3-х рабочих дней со дня получения заявки направляет заявителю уведомление о принятии заявки, необходимости проведения этапа макета КИ и назначает сертификационные центры для участия в сертификации КИ или уведомление об отказе в принятии заявки с обоснованием причин.

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

183. 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 изделию, сертификационный базис данного КИ должен быть пересмотрен.

Сертификационный базис КИ

184. Основой сертификационного базиса КИ являются требования к КИ, действующие на дату подачи заявки. В случае отсутствия утвержденных требований, применимых к данному КИ, в сертификационный базис КИ включаются специальные технические условия.

Сертификационный базис КИ должен учитывать особенности установки и функционирования КИ на изделии и согласуется с разработчиком изделия, на который устанавливается КИ, за исключением случаев, когда КИ предназначено для установки на неопределенный круг изделий.

Этап макета КИ

185. Необходимость проведения этапа макета КИ определяется авиарегистром по результатам рассмотрения заявки.

186. Проведение этапа макета КИ обеспечивает заявитель. До начала этапа макета КИ заявитель направляет в авиарегистр рабочие органы авиарегистра уведомления о готовности к проведению этапа макета. Уведомление должно быть согласовано с независимой инспекцией в организации заявителя.

187. Работы на этапе макета КИ проводит макетная комиссия, состав которой утверждается авиарегистром с учетом предложений заявителя.

188. Основными задачами этапа макета КИ являются:

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

определение полноты и достаточности сертификационного базиса КИ;

рассмотрение плана-графика испытаний КИ;

189. По результатам этапа макета КИ комиссия оформляет протокол макетной комиссии, содержащий оценку выполнения задач макета, установленных в пункте 188 настоящих правил, а также мероприятия по устранению выявленных недостатков.

190. Заключение протокола макетной комиссии подписывается членами макетной комиссии. Протокол макетной комиссии согласовывается заявителем, рабочими органами авиарегистра, независимой инспекцией в организации заявителя и утверждается авиарегистром.

Испытания КИ

191. Целями испытаний КИ являются:

установление типовой конструкции КИ и её соответствия требованиям сертификационного базиса КИ;

определение эксплуатационных ограничений, в пределах которых установлено соответствие.

192. 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.

193. Испытания КИ проводятся заявителем с участием рабочих органов авиарегистра

194. Испытания КИ могут включать стендовые, наземные, лётные испытания и расчеты, проводимые в целях, указанных в пункте 191 настоящих правил.

195. Программа испытаний КИ разрабатывается заявителем, согласовывается

назначенными сертификационными центрами и подлежит одобрению авиарегистром. Для КИ, заявленного на получение ОПКИ, программа согласовывается также с разработчиком изделия, на который оно устанавливается.

196. По результатам испытаний заявитель оформляет:

акт испытаний КИ;

таблицу соответствия требованиям сертификационного базиса КИ;

сертификационный базис КИ, откорректированный по результатам испытаний;

декларацию о конструкции и характеристиках КИ;

конструкторскую 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 сертификационных испытаний КИ, заявленного на получение ОПКИ, должен согласовываться также с разработчиком изделия, на который устанавливается КИ.

197. Декларация о конструкции и характеристиках утверждается заявителем и согласовывается независимой инспекцией.

198. Акт испытаний КИ и декларация о конструкции и характеристиках одобряются авиарегистром.

Выдача Одобрения

199. После завершения сертификационных испытаний КИ авиарегистр направляет в уполномоченный орган представление на получение СГКИ/ОПКИ с приложением документов, указанных в пункте 196 настоящих правил, и уведомление, согласованное с независимой инспекцией, о том, что конструкторская документация откорректирована по результатам сертификационных испытаний, отражает типовую конструкцию, подготовлена для изготовления КИ, утверждена и хранится у заявителя.

200. На основании результатов рассмотрения представления и уведомления уполномоченный орган принимает решение о выдаче СГКИ/ОПКИ.

Одобрение импортируемых комплектующих изделий

201. Одобрение импортируемых КИ проводится по процедурам, установленных в главе XII настоящих правил.

Изменения конструкции комплектующих изделий

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

203. Классификация изменений осуществляется в порядке, предусмотренном инструкцией о порядке одобрения изменений типовой конструкции КИ, утвержденной разработчиком КИ.

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

205. Сертификацию второстепенных изменений типовой конструкции КИ осуществляет держатель СГКИ/ОПКИ в порядке, предусмотренном инструкцией о порядке одобрения изменений в типовой конструкции КИ.

Документация по классификации изменений КИ согласовывается с представителем авиарегистра в организации, являющуюся держателем СГКИ/ОПКИ (независимой инспекцией)

206. Одобрение главных изменений типовой конструкции КИ, получивших СГПИ/ОПКИ и выдача новых изданий СГПИ/ОПКИ осуществляется по процедуре, установленной в пункте 180-200 настоящих правил. При этом, по решению заявителя применяется сертификационный базис КИ, утвержденный при первоначальной сертификации КИ, или сертификационный базис, сформированный с учетом требований к КИ, действующих на день подачи заявки, связанной с изменениями в конструкции КИ.

XIV. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ИЗДЕЛИЙ

Область применения

Перенесено в Федеральные авиационные правила «Порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, осуществляющего разработку воздушных судов и другой авиационной техники. Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку воздушных судов и другой авиационной техники».

Общие требования к идентификации

Перенесено в Федеральные авиационные правила «Порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, осуществляющего разработку воздушных судов и другой авиационной техники. Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку воздушных судов и другой авиационной техники» и в Федеральные авиационные правила «Порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, осуществляющего разработку воздушных судов и другой авиационной техники. Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку воздушных судов и другой авиационной техники».

Изменение идентификационной информации

Перенесено в Федеральные авиационные правила «Порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, осуществляющего разработку воздушных судов и другой авиационной техники. Требования к юридическим лицам, осуществляющим разработку воздушных судов и другой авиационной техники».

Приложение 1
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»

Требования к сертификату типа и карте данных сертификата типа

1. Сертификат типа (воздушного судна (ВС), авиационного двигателя (маршевого (АМД), вспомогательного (ВД), воздушного винта (ВВ) оформляется по следующему образцу:

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

СЕРТИФИКАТ ТИПА

TYPE CERTIFICATE

№ (a)

ИЗДЕЛИЕ

PRODUCT

(б)

НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ, ВЫДАННЫЙ

THIS CERTIFICATE ISSUED TO

(в)

**УДОСТОВЕРЯЕТ, ЧТО ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ УКАЗАННОГО ИЗДЕЛИЯ
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ РАСПРОСТРАНЯЕМОГО НА НЕГО
СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА**

*CERTIFIES THAT THE ABOVE-MENTIONED PRODUCT TYPE DESIGN MEETS ITS
CERTIFICATION BASIS REQUIREMENTS*

**ОПИСАНИЕ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ И СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА,
ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ИЗДЕЛИЯ
СОДЕРЖАТСЯ В КАРТЕ ДАННЫХ, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ
НАСТОЯЩЕГО СЕРТИФИКАТА**

*THE DESCRIPTION OF TYPE DESIGN AND CERTIFICATION BASIS, BASIC OPERATING
LIMITATIONS AND THE PRODUCT PERFORMANCE ARE PRESENTED IN THE DATA SHEET
WHICH IS AN INTEGRAL PART OF THIS CERTIFICATE*

(2)

ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ
DATE AND PLACE OF ISSUANCE

ПОДПИСЬ

SIGNATURE

ДОЛЖНОСТЬ

TITLE

2. В сертификат типа вносится следующая информация:

а) в поле «а» указывается номер Сертификата типа в виде:

для воздушного судна: индекс «СТ⁵», порядковый регистрационный номер, тире, полное обозначение типа воздушного судна (пример: № СТхх-хх);

для авиационного маршевого двигателя: индекс «СТ», порядковый регистрационный номер, тире, индекс «АМД»: (пример: № СТхх-АМД);

для вспомогательного двигателя: индекс «СТ», порядковый регистрационный номер, тире, индекс «ВД»: (пример: № СТхх-ВД);

для воздушного винта: индекс «СТ», порядковый регистрационный номер, тире, индекс «ВВ»: (пример: № СТхх-ВВ);

б) в поле «б» указывается вид изделия - воздушное судно, авиационный маршевый двигатель, вспомогательный двигатель или воздушный винт. Для воздушных судов указывается «воздушное судно⁶» и вид воздушного судна (самолет, вертолет, дирижабль, аэростат, планер и т.п.); тип авиационной техники (в Сертификате типа может быть указан ряд моделей авиационной техники одного и того же типа);

в) в поле «в» указывается полное наименование организации-разработчика (в соответствии с учредительными документами) и ее юридический адрес (город, государство);

г) в поле «г» указывается подпись руководителя уполномоченного органа или уполномоченного им его заместителя, должность, фамилия лица, подписавшего Сертификат, дата и место выдачи Сертификата типа, ставится печать уполномоченного органа.

3. Карта данных является неотъемлемой частью сертификата типа и содержит информацию о типовой конструкции, сертификационном базисе, условиях и ограничениях, при выполнении которых обеспечивается соответствие требованиям сертификационного базиса, указанного в сертификате типа.

В случае, когда сертификат типа распространяется на ряд моделей одного и того же типа авиационной техники, для каждой модели в карте данных приводится соответствующий раздел или вводятся отдельные колонки. Данные, которые являются общими для всех моделей, могут быть представлены в разделе «Данные, относящиеся ко всем моделям».

Первая страница карты данных не нумеруется. Последующие страницы нумеруются в их верхней части следующим образом: название документа, номер страницы, знак «дробь», общее количество страниц и номер издания данной страницы.

Пример: «Карта данных № СТхх - ИЛхх, изд. 02 Стр. 2/10»

На каждой странице Карты данных проставляется печать уполномоченного органа.

⁵ для воздушного судна ограниченной категории указывается индекс «СТОК»;

⁶ для воздушного судна ограниченной категории в поле «б» указывается «воздушное судно ограниченной категории»

В центре последней страницы карты данных, в непосредственной близости от последней строки текста, ставится знак «* * *», отмечающий завершение документа.

Оформленная карта данных подписывается руководителем уполномоченного органа или уполномоченным им его заместителем.

Все значения параметров изделия в карте данных указываются в системе СИ. По обращению Заявителя значения параметров могут дополнительно указываться в единицах измерения других систем.

4. При оформлении первого листа Карты данных в него вносится следующая информация:

а) вверху страницы, с выравнением по центру указываются слова «Министерства транспорта Российской Федерации»

б) в следующей строке слова: «Федеральное агентство воздушного транспорта»

в) в середине страницы, с выравнением по центру слова «Карта данных»

г) в следующей строке слова: «сертификата типа»

д) в следующей строке: «№» и номер карты данных, идентичный номеру сертификата типа;

е) в следующей строке слова: «Издание», порядковый номер издания карты данных (первое издание карты данных имеет номер «01»), слово «от» и дата издания карты данных (число, месяц, год).

5. На втором листе приводится таблица с указанием номеров действующих страниц карты данных, номеров соответствующих изданий и их дат в следующем формате:

Страница	1	2	3	4	5	6
Издание	02	03	03	01	01	03
Дата издания	20.03.13	15.07.14	15.07.14	10.02.15	10.02.15	15.07.16

6. На третьем и следующих листах карты данных сертификата типа воздушного судна указываются следующие данные:

в пункте 1 «1. Держатель сертификата типа» указываются полное наименование юридического лица, которому выдан сертификат типа, и его юридический адрес, номер сертификата типа и дата его выдачи, дата подачи заявки на получение сертификата типа.

в пункте 2 «2. Описание воздушного судна» указывается категория воздушного судна и его назначение.

При необходимости, перечисляются модели ВС, на которые распространяются действия сертификата типа.

в пункте 3 «3. Типовая конструкция» указываются номера спецификации комплекта рабочей конструкторской документации, наименования и номера эксплуатационной документации.

в пункте 4 «4. Сертификационный базис» приводится название и обозначение (если имеется) Сертификационного базиса, утвержденного Авиарегистром, дата его утверждения; указываются распространенные на воздушное судно требования к летной годности и охране окружающей среды, и

поправки к ним или примененные критерии летной годности; указывается:

- перечень дополнительных технических требований;
- перечень пунктов документов, устанавливающих требования к летной годности и охране окружающей среды, по которым установлено эквивалентное соответствие.

В случае, если двигатель или воздушный винт сертифицируется в составе воздушного судна, сертификационный базис воздушного судна должен также включать в себя соответствующие требования к летной годности двигателя и воздушного винта.

в пункте 5 «5. Характеристика шума на местности» указываются нормативные документы, требованиям которых соответствует воздушное судно, номер Сертификата типа по шуму на местности и дата его выдачи.

в пункте 6 «6. Маршевый двигатель» указываются обозначения типов/моделей маршевых двигателей, которые одобрены для установки на воздушное судно, количество маршевых двигателей на воздушном судне, а также номер каждого одобренного для установки сертификата типа двигателя и дата его выдачи.

В случае, если двигатель сертифицировался в составе воздушного судна, вместо указания номера Сертификата типа вносится запись «Двигатель сертифицирован в составе воздушного судна». В этом случае в настоящий пункт Карты данных вносится необходимая информация, предусмотренная пунктом 8 настоящего приложения.

в пункте 7 «7. Вспомогательный двигатель» приводятся обозначения типов/моделей вспомогательных двигателей, одобренных для установки на воздушное судно, а также номер каждого сертификата типа вспомогательного двигателя и дата его выдачи.

В случае, если двигатель сертифицировался в составе воздушного судна, вместо указания номера сертификата типа вносится запись «Двигатель сертифицирован в составе воздушного судна». В этом случае в настоящий пункт карты данных вносится необходимая информация, предусмотренная пунктом 8 настоящего приложения.

в пункте 8 «8. Воздушный винт» приводятся обозначения типов/моделей воздушных винтов, которые одобрены для установки на воздушное судно, а также номер каждого сертификата типа воздушного винта и дата его выдачи.

В случае, если воздушный винт сертифицировался в составе воздушного судна, вместо указания номера Сертификата типа вносится запись «Воздушный винт сертифицирован в составе воздушного судна». В этом случае в настоящий пункт Карты данных вносятся ограничения, предусмотренные пунктом 8 настоящего приложения.

в пункте 9 «9. Топливо» указываются марки и спецификации (стандарты, технические условия) разрешенных к применению топлив и присадок к ним, которые могут применяться в эксплуатации. Не допускается указывать топлива, марки и спецификации которых отсутствуют в картах данных сертификатов типа двигателей, установленных на воздушном судне.

в пункте 10 «10. Ограничения для маршевых двигателей» для каждого

типа/модели маршевого двигателя, одобренного для установки на воздушное судно, указываются допустимая максимальная продолжительная и взлетная тяга или мощность неустановленного двигателя в статических стандартных по Международной стандартной атмосфере (МСА) условиях на уровне моря (для поршневых двигателей с наддувом – также указывается мощность на критической высоте полета). При наличии форсированных режимов маршевых двигателей самолетов и режимов маршевых двигателей вертолетов, применяемых при отказе одного двигателя, кроме тяги или мощности указываются ограничения по использованию этих режимов (допустимая продолжительность работы на указанном режиме и другие ограничения, если они установлены). Приводимые тяги, мощности и ограничения для всех указываемых режимов не могут превышать установленные в карте данных сертификата типа соответствующего авиационного двигателя. Далее вносится запись: «Другие ограничения для авиационных маршевых двигателей - в соответствии с картой данных сертификата типа», указываются номер карты данных и дата ее выдачи, «и указанной в ней документацией, определяющей одобренную типовую конструкцию».

В случае, если двигатель сертифицировался в составе воздушного судна, уточняется название настоящего пункта: «10. Характеристики и ограничения двигателей» и в нем дополнительно указываются ограничения для двигателя, предусмотренные пунктом 8 настоящего приложения.

в пункте 11 «11. Ограничения для вспомогательного двигателя», для каждого типа/модели вспомогательного двигателя, одобренного для установки на воздушное судно, указываются максимальные отбираемые расходы воздуха и/или мощности, отбираемые на выходном валу неустановленного двигателя в статических стандартных по МСА условиях на уровне моря, а также разрешенные комбинации видов отбора, их продолжительность или другие необходимые ограничения, если они установлены. Приводимые ограничения не могут превышать установленных в карте данных сертификата типа соответствующего вспомогательного двигателя. Далее вносится запись: «Другие ограничения для вспомогательного двигателя - в соответствии с картой данных сертификата типа», указываются номер карты данных и дата ее выдачи, «и указанной в ней документацией, определяющей одобренную типовую конструкцию».

В случае, если вспомогательный двигатель сертифицировался в составе воздушного судна, уточняется название настоящего пункта: «11. Характеристики и ограничения двигателей» и в нем дополнительно указываются ограничения для двигателя, предусмотренные пунктом 8 настоящего приложения.

в пункте 12 «12. Ограничения для воздушного винта», для каждого типа/модели воздушного винта, одобренного для установки на воздушное судно, указываются дополнительные ограничения для воздушного винта, необходимость введения которых установлена при сертификации воздушного судна, например, по диапазонам частот вращения, в пределах которых допускается длительная работа воздушного винта, по обязательным регулировкам упоров предельных и промежуточных углов установки лопастей. Приводимые ограничения не могут выходить за пределы, установленные картой данных сертификата типа соответствующего воздушного винта. Далее вносится запись: «Другие

ограничения для воздушного винта - в соответствии с картой данных сертификата типа», указываются номер карты данных и дата ее выдачи, «и указанной в ней документацией, определяющей одобренную типовую конструкцию».

В случае, если воздушный винт сертифицировался в составе воздушного судна, уточняется название настоящего пункта: «12. Характеристики и ограничения воздушных винтов» и в нем дополнительно указываются ограничения для двигателя, предусмотренные пунктом 8 настоящего приложения.

в пункте 13 «13. Ограничения по частоте вращения несущего винта» приводятся ограничения по частоте вращения каждого несущего винта винтокрылого летательного аппарата при подаче мощности на винт и без подачи мощности на винт.

в пункте 14 «14. Ограничения крутящего момента трансмиссии» приводятся ограничения по крутящему моменту/передаваемой мощности главного редуктора трансмиссии винтокрылого летательного аппарата.

в пункте 15 «15. Максимальная масса» приводятся все максимальные массы воздушного судна, установленные при его сертификации.

в пункте 16 «16. Максимальная масса груза» указывается максимальная масса перевозимого груза/багажа, в том числе груза на внешней подвеске.

в пункте 17 «17. Ограничения по приборной скорости и числу М» приводятся все установленные для воздушного судна ограничения по приборной скорости и числу Маха (числу М) для всех конфигураций воздушного судна.

в пункте 18 «19. Диапазон центровок» приводятся предельно переднее и заднее положение центра тяжести (центровки) воздушного судна, указывается ограничения на пределы поперечной центровки, в случае их установления. Допускается ссылка на одобренное Руководство по летной эксплуатации (РЛЭ), если ограничение по центровке зависит от массы воздушного судна.

в пункте 19 «19. Минимальный состав экипажа» указывается минимальный состав летного экипажа, необходимый для выполнения полета в ожидаемых условиях эксплуатации.

в пункте 20 «20. Максимальное количество перевозимых людей» указывается максимальное количество людей на борту воздушного судна, разрешенное для перевозки в зависимости от конфигурации воздушного судна и условий его применения (при этом отдельно указывается количество членов летного экипажа, кабинного экипажа и пассажиров).

в пункте 21 «21. Количество топлива» указывается максимальный запас топлива и невырабатываемый остаток топлива.

в пункте 22 «22. Максимальная эксплуатационная высота» указываются: максимальная эксплуатационная высота полета; максимальная высота аэродрома/взлетно-посадочной площадки.

в пункте 23 «23. Изготовитель» указываются полное наименование каждого предприятия-изготовителя серийных воздушных судов, их юридический адрес.

в пункте 24 «24. Серийные номера воздушных судов, на которые распространяется действие сертификата типа» (раздел вводится при необходимости) указываются серийные номера, присвоенные каждому экземпляру

воздушного судна предприятием-изготовителем. Номера воздушных судов должны быть сгруппированы в зависимости от Изготовителя и модели воздушного судна.

В пункте 25 «Дополнительные условия, ограничения и информация» (раздел вводится при необходимости) приводится необходимая дополнительная информация, которая не предусмотрена предшествующими пунктами Карты данных.

7. На третьем и следующих листах карты данных сертификата типа маршевого и вспомогательного двигателей указываются следующие данные:

в пункте 1 «1. Держатель сертификата типа маршевого и вспомогательного двигателей» указываются наименование юридического лица, которой выдан сертификат типа, ее адрес, номер сертификата типа и дата его выдачи, дата подачи заявки на получение сертификата типа.

в пункте 2 «2. Описание двигателя» указывается конструктивный вид двигателя - поршневой (ПД), газотурбинный (ГТД), турбореактивный (ТРД), двухконтурный турбовентиляторный (ДТРД), турбовинтовой (ТВД), турбовальный (ТВлД), вспомогательный (ВД) - и приводится краткое описание его основной конструкции, в котором указывается:

для ПД - количество цилиндров и их расположение, способ охлаждения, тип подачи топлива и воздуха в двигатель, в том числе наличие и тип нагнетателя, наличие редуктора выходного вала;

для ТРД и ДТРД - количество роторов, количество и тип ступеней роторов, тип камеры сгорания и выходного устройства, наличие и тип реверса тяги;

для ТВлД и ТВД дополнительно - наличие силовой турбины и редуктора выходного вала;

для ВД - категория двигателя, количество роторов, количество и тип ступеней роторов, тип камеры сгорания и выходного устройства, наличие и место отбора воздуха, наличие и типы электрогенераторов или гидронасосов, используемых для обслуживания систем воздушного судна, или наличие и типы приводов для агрегатов воздушного судна.

В случае если в сертификат типа включен ряд моделей двигателя, перечисляются их наиболее существенные различия.

в пункте 3 «3. Типовая конструкция» указываются номера спецификации комплекта рабочей конструкторской документации, наименования и номера эксплуатационной документации.

в пункте 4 «4. Сертификационный базис» указываются:

название и обозначение (если имеется) утвержденного сертификационного базиса, дата его утверждения;

распространенные на двигатель требования к летной годности и охране окружающей среды или примененные критерии летной годности;

перечень дополнительных технических требований; и

перечень пунктов документов, содержащих требования к летной годности и охране окружающей среды, по которым установлено эквивалентное соответствие.

в пункте 5 «5. Основные характеристики и технические данные»

указываются:

Установленные выходные характеристики двигателя в статических стандартных по МСА условиях на уровне моря (для ПД с наддувом - также на критической высоте полета), без отбора воздуха и/или мощности на валу на нужды ВС и без установочных потерь:

для ПД - взлетная и максимальная продолжительные мощности или крутящие моменты на валу (при работе без наддува или на каждом установленном режиме наддува), а также соответствующие частоты вращения выходного вала и давления наддува;

для ТРД и ДТРД - взлетная и максимальная продолжительные тяги (при работе без и с форсированием, если это применимо) и соответствующие частоты вращения ротора;

для ТВД - взлетная и максимальная продолжительная мощности и/или крутящие моменты на валу, при работе без форсирования и, если предусмотрено, с форсированием, эквивалентные мощности/крутящие моменты на валу и тяги сопла, а также соответствующие частоты вращения выходного вала, вала воздушного винта;

для ТВлД - взлетная и максимальная продолжительная мощности на выходном валу, а также 30минутная, 2,5-минутная, 2-минутная, 30-секундная и максимальная продолжительная мощности на валу при одном неработающем двигателе, а также соответствующие частоты вращения выходного вала;

для маршевого ГТД, эксплуатируемого в режиме вспомогательной силовой установки (ВСУ) - максимальные величины отбора воздуха и/или мощности двигателя на этом режиме и соответствующие частоты вращения ротора;

для ВД - установленная выходная мощность: максимальный расход отбираемого воздуха без отбора мощности на валу и/или максимальная отбираемая мощность на выходном валу без отбора воздуха и/или разрешенная комбинация таких отборов с максимальной нагрузкой на газогенератор двигателя, а также давление и температура отбираемого воздуха, соответствующие частоты вращения ротора компрессора или выходного вала и максимальная температура газа;

комплектующие изделия двигателя: приводится перечень комплектующих изделий, входящих в типовую конструкцию систем двигателя (системы запуска, наддува, подачи топлива, управления, контроля параметров) с указанием их наименования, обозначения типа/модели, категории («А» или «Б»), Разработчика, Изготовителя и их государственной принадлежности. Перечень может быть ограничен информацией о КИ категории «А» отечественной и зарубежной разработки и ссылкой на одобренный в соответствии с настоящими правилами перечень КИ категории «Б». Для КИ категории «А» приводятся названия и номера одобренных документов (Свидетельств о годности или Одобрительных писем).

габаритные размеры: длина, высота и ширина укомплектованного двигателя.

сухой вес двигателя со всеми входящими в типовую конструкцию компонентами, устанавливаемыми как на нем самом, так и на воздушном судне. Вес компонентов, устанавливаемых на воздушное судно, может быть указан отдельно.

в пункте 6 «б. Эмиссия загрязняющих веществ» указывается соответствие

требованиям сертификационного базиса маршевого двигателя к его эмиссии. Приводится информация об уровнях эмиссии загрязняющих веществ с выхлопными газами, характерных и нормативных для типа/модели двигателя, а также о способе исключения выброса топлива. В случае если выдан сертификат типа по эмиссии, вместо указанной информации приводится номер сертификата типа по эмиссии и дата его выдачи.

в пункте 7 «7. Эксплуатационные и установочные ограничения» указываются применимые к рассматриваемому типу/модели двигателя ограничения, которые должны соблюдаться при эксплуатации двигателя и при проектировании и конструировании силовой установки воздушного судна с этим двигателем.

Ограничения⁷ указываются применительно к следующему:

а) частотам вращения роторов (привода выходного вала, вентилятора, газогенератора, турбонагнетателя):

максимально допустимым частотам вращения роторов АМД на установившихся режимах работы и, если необходимо, минимально допустимым, например, для работы ТВЛД или для работы ГТД в условиях обледенения;

превышению частот вращения роторов газотурбинных АМД при переменных процессах с указанием числа и длительности таких случаев, допустимых для продолжения эксплуатации;

максимально допустимой частоте вращения роторов ВД при перегрузке и переменных процессах;

допустимой частоте вращения роторов двигателей на режиме установившейся авторотации и перед запуском (если применимо⁸).

б) температурам:

максимально допустимой температуре цилиндров или охлаждающей жидкости в ПД;

максимально допустимой температуре газа в турбине ГТД и турбонагнетателе ПД;

допустимым температурам масла в двигателе и топлива на его входе, если необходимо;

максимальным и, если необходимо, минимальным температурам поверхностей компонентов двигателя или окружающей их среды.

в) давлениям:

минимально допустимому давлению топлива на входе в двигатель;

допустимым давлениям масла в двигателе;

допустимым давлениям жидкости в гидросистемах маршевых двигателей.

г) топливам:

маркам и спецификациям (стандартам, техническим условиям) разрешенных к применению топлив и присадок к ним, добавляемым в эксплуатацию;

требуемой фильтрации топлива на входе в двигатель (если применимо).

⁷ Места измерения ограничиваемых параметров двигателя устанавливаются Заявителем.

⁸ Употребляемое в настоящем пункте выражение «если необходимо» означает, что ограничение введено при сертификации двигателя дополнительно к ограничениям, рассматриваемым в соответствующих нормах летной годности.

д) маслам:

маркам и спецификациям разрешенных к применению масел.

е) жидкостям гидросистем:

маркам и спецификациям разрешенных к применению охлаждающих жидкостей ПД, рабочих жидкостей гидросистем ГТД, включая (если применимо) системы впрыска для форсирования тяги/мощности.

ж) отборам воздуха для ГТД:

допустимым величинам отбираемого для систем ВС воздуха из компрессоров маршевых ГТД с указанием мест отбора.

и) отборам мощности:

максимально допустимым отбираемым мощностям или крутящим моментам на валах приводов комплектующих изделий воздушного судна, устанавливаемых на маршевый двигатель;

При этом указываются:

наименования приводимых комплектующих изделий (КИ);

тип и размер соединений приводов с КИ;

направления вращения приводных валов и передаточные отношения частот вращения роторов КИ к приводящему ротору двигателя;

максимально допустимые крутящие и изгибающие (консольные) моменты в соединениях.

к) ограничениям летной годности:

периодам обязательных замен и интервалам между осмотрами, ресурсу основных деталей двигателя и, если установлены, ресурсу и сроку службы двигателя в целом и его компонентов. Вместо этой информации может быть сделана ссылка на соответствующий раздел документации по поддержанию летной годности.

и) крутящим моментам:

максимально допустимому крутящему моменту на выходных валах ТВД, ТВлД, ВД, (если применимо).

л) установкам и креплениям двигателей на воздушном судне и соединениям двигателей с компонентами воздушного судна:

для ПД:

допустимой установке двигателя на вертолете: горизонтальной и/или вертикальной;

допустимому типу ВВ по направлению действия его силы тяги относительно двигателя (тянущий и/или толкающий), типу и размерам соединения выходного вала двигателя с ВВ;

для ВД:

максимально допустимым эксплуатационным нагрузкам, выдерживаемым его узлами крепления к воздушному судну, узлами ВД для крепления каналов подвода воздуха воздушного судна, выхлопных труб воздушного судна и труб отбора воздуха воздушного судна. Вместо указанной информации по нагрузкам может быть сделана ссылка на соответствующие разделы документации по установке и эксплуатации двигателей;

условиям установки, необходимым для обеспечения защиты от попадания

посторонних предметов и защиты от обледенения;
для маршевых ГТД - то же (если применимо).

м) условиям на входе и выходе двигателя:

предельно допустимой неравномерности потока на входе в ВД и, если необходимо, на выходе АМД;

допустимому противодавлению на выхлопе двигателя (если применимо).

н) допустимой области эксплуатации:

области полетных и наземных условий (высотам, скоростям, температурам атмосферного воздуха, положениям в пространстве, перегрузкам, допустимому времени действия отрицательной перегрузки), в пределах которой можно запускать и эксплуатировать двигатель (для маршевых двигателей - если применимо).

в пункте 8 «8. Изготовитель» указывается полное наименование каждого изготовителя серийных двигателей, его адрес.

В пункте 9 «9. Дополнительные условия, ограничения и информация» (раздел вводится при необходимости) приводится необходимая дополнительная информация, которая не предусмотрена предшествующими пунктами карты данных.

8. На третьем и следующих листах карты данных сертификата типа воздушного винта указываются следующие данные:

в пункте 1 «1. Держатель сертификата типа воздушного винта» указывается полное наименование организации, которой выдан сертификат типа, ее адрес, номер сертификата типа и дата его выдачи, дата подачи заявки на получение сертификата типа.

в пункте 2 «2. Описание воздушного винта» указывается конструктивно-функциональный вид воздушного винта (ВВ), определяемый наличием и видом управления положением лопастей: ВВ фиксированного шага (ВФШ), переставного на земле шага (ВПШ), изменяемого шага (ВИШ), а также наличием флюгерного и реверсивного режимов установки лопастей, а также приводится краткое описание конструкции:

а) втулки ВВ:

основной материал (сталь, алюминиевый сплав);

тип соединения ВВ с выходным валом двигателя (фланцевое, шлицевое, иное);

наличие и материал обтекателя;

тип управления углом установки лопастей (гидравлическое, электрическое или иное), действие рабочей жидкости (одностороннее или двухстороннее);

б) лопастей ВВ:

количество;

основной материал комля и пера лопасти;

геометрическая и силовая схема лопастей (прямоосные, саблевидные, с лонжероном и т.п.);

наличие противовесов;

наличие и тип противоизносных, противообледенительных, молниезащитных устройств.

В случае, если в сертификат типа включен ряд моделей ВВ, указываются их наиболее существенные различия.

в пункте 3 «3. Типовая конструкция» указываются номера спецификации комплекта рабочей конструкторской документации, наименования и номера эксплуатационной документации.

в пункте 4 «4. Сертификационный базис» указываются название и обозначение (если имеется) утвержденного сертификационного базиса, дата его утверждения, распространенные на воздушный винт требования к летной годности и охране окружающей среды, и поправки к ним или примененные критерии летной годности, а также:

перечень дополнительных технических требований;

перечень пунктов документов, устанавливающих требования к летной годности и охране окружающей среды, по которым установлено эквивалентное соответствие.

в пункте 5 «5. Основные характеристики и технические данные» указываются:

а) максимальная мощность двигателя, воспринимаемая ВВ на взлетном, максимальном продолжительном режимах и, если применяется реверс - на максимальном реверсивном режиме, в статических стандартных по МСА условиях на уровне моря, а также соответствующие частоты вращения.

б) перечень комплектующих изделий, входящих в типовую конструкцию ВВ (таких, как регуляторы оборотов, противообледенительное оборудование) с указанием их наименования, обозначения типа/модели, категории («А» или «Б»), Разработчика, Изготовителя и их государственной принадлежности. Для комплектующих изделий категории «А» приводятся названия и номера одобренных документов. Перечень может быть ограничен информацией о комплектующих изделиях категории «А» и ссылкой на одобренный в соответствии с настоящими правилами перечень КИ категории «Б».

в) номинальный или диапазон одобренных номинальных диаметров ВВ.

г) сухой вес ВВ со всеми входящими в типовую конструкцию компонентами, устанавливаемыми как на нем самом, так и отдельно - на двигателе и/или на воздушном судне. Вес компонентов, устанавливаемых на двигателе и воздушном судне, может быть указан отдельно.

д) направление вращения ВВ - правое и/или левое (соответственно, по или против часовой стрелки при виде со стороны приводного вала).

е) направление тяги ВВ - тянущий и/или толкающий ВВ.

в пункте 6 «Эксплуатационные и установочные ограничения» указываются применимые к типу/модели ВВ ограничения⁹, которые должны соблюдаться при эксплуатации ВВ и при проектировании и конструировании силовой установки воздушного судна с этим ВВ:

а) максимально допустимой частоте вращения ВВ при нормальной работе ВВ на установившихся и переходных режимах.

б) максимально допустимой раскрутке (более 20 с), если такое ограничение

⁹ Места измерения ограничиваемых параметров ВВ устанавливаются Заявителем.

установлено для случаев нарушения нормального управления ВВ или превышения эксплуатационного ограничения воздушного судна.

в) перечень разрешенных к применению масел в маслосистеме ВВ, включающий их марки и спецификации. Если этот перечень совпадает с перечнем масел, разрешенных для двигателя, вместо перечня для ВВ может быть сделана ссылка на одобренную эксплуатационную документацию двигателя.

г) допустимые давления и температуры масла на входе в ВВ - если применимо.

д) комплектующие изделия маршевого двигателя и воздушного судна, входящие в состав систем ВВ, но не включенным в его типовую конструкцию (если необходимо ¹⁰): приводятся наименования, обозначения и Разработчики функционально приемлемых типов/моделей КИ (это может относиться к регулятору ВВ, флюгерному насосу, противообледенительному оборудованию и другим компонентам).

е) ограничения летной годности - периоды между обязательными заменами компонентов ВВ, осмотрами, ремонтами назначенному ресурсу и сроку службы ВВ в целом и его компонентов, если это предусмотрено эксплуатационной документацией.

Вместо этой информации может быть сделана ссылка на соответствующий раздел документации по поддержанию летной годности.

в пункте 7 «Изготовитель» указывается полное наименование каждого предприятия-изготовителя и его адрес.

в пункте 8 «Дополнительные условия, ограничения и информация» (раздел вводится при необходимости) приводится необходимая дополнительная информация, которая не предусмотрена предшествующими пунктами карты данных.

¹⁰ Употребляемое в настоящем пункте «если необходимо» означает, что ограничение введено при сертификации ВВ дополнительно к ограничениям, рассматриваемым в соответствующих нормах летной годности.

Приложение 2
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»

*Требования к свидетельству о годности комплектующего изделия, декларации
разработчика комплектующего изделия и порядок их оформления*

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

**СВИДЕТЕЛЬСТВО О ГОДНОСТИ
КОМПЛЕКТУЮЩЕГО ИЗДЕЛИЯ**

APPLIANCE DESIGN APPROVAL

№ (a)

ТИП КОМПЛЕКТУЮЩЕГО ИЗДЕЛИЯ

APPLIANCE TYPE

(b)

НАСТОЯЩЕЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО, ВЫДАННОЕ

THIS APPROVAL ISSUED TO

(c)

**УДОСТОВЕРЯЕТ, ЧТО ТИП УКАЗАННОГО КОМПЛЕКТУЮЩЕГО ИЗДЕЛИЯ ОДОБРЕН
ДЛЯ УСТАНОВКИ НА ИЗДЕЛИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И СООТВЕТСТВУЕТ
ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА**

(e)

*CERTIFIES THAT THE ABOVE MENTIONED APPLIANCE TYPE IS APPROVED FOR
INSTALLATION ON AN AIRCRAFT AND COMPLIES WITH THE REQUIREMENTS OF
QUALIFICATION BASIS*

**ОГРАНИЧЕНИЯ И ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СОДЕРЖАТСЯ В ДЕКЛАРАЦИИ
РАЗРАБОТЧИКА КОМПЛЕКТУЮЩЕГО ИЗДЕЛИЯ ЯВЛЯЮЩЕЙСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ
ЧАСТЬЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА**

*LIMITATIONS AND PRINCIPAL PERFORMANCE ARE PRESENTED IN THE DECLARATION
OF DESIGN AND PERFORMANCE FOR THE APPLIANCE FORMING AN INTEGRAL PART OF
THIS APPLIANCE DESIGN APPROVAL*

ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ
DATE AND PLACE OF ISSUANCE
ДОЛЖНОСТЬ *TITLE*

ПОДПИСЬ

SIGNATURE

Порядок оформления в разработке.

Приложение 3
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»

*Требования к дополнительному сертификату типа, карте данных
дополнительного сертификата типа и порядок их оформления*

1. Дополнительный сертификат типа выдается по следующей форме:

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТИПА	
<i>SUPPLEMENTAL TYPE-CERTIFICATE</i>	
№	(a)
ИЗДЕЛИЕ <i>PRODUCT</i>	(б)
ГОСУДАРСТВО РАЗРАБОТЧИКА <i>STATE OF DESIGN</i>	(в)
НАСТОЯЩЕЕ ДОПОЛНЕНИЕ, ВЫДАННОЕ <i>THIS SUPPLEMENT ISSUED TO</i>	(г)
УДОСТОВЕРЯЕТ, ЧТО ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ УКАЗАННОГО ИЗДЕЛИЯ С ГЛАВНЫМ ИЗМЕНЕНИЕМ	(д)
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА <i>CERTIFIES THAT THE ABOVE-MENTIONED PRODUCT TYPE DESIGN WITH THE MAJOR CHANGE MEETS THE CERTIFICATION BASIS REQUIREMENTS</i>	
ОПИСАНИЕ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ С ГЛАВНЫМ ИЗМЕНЕНИЕМ И СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА, ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ИЗДЕЛИЯ СОДЕРЖАТСЯ В КАРТЕ ДАННЫХ.....(e)....., КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАСТОЯЩЕГО ДОПОЛНЕНИЯ <i>THE DESCRIPTION OF TYPE DESIGN WITH MAJOR CHANGE AND CERTIFICATION BASIS, BASIC OPERATING LIMITATIONS AND THE PRODUCT PERFORMANCE ARE PRESENTED IN THE DATA SHEET WHICH IS AN INTEGRAL PART OF THIS SUPPLEMENT</i>	
(ж)	
ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ <i>DATE AND PLACE OF ISSUANCE</i>	ПОДПИСЬ <i>SIGNATURE</i>
	ДОЛЖНОСТЬ <i>TITLE</i>

2. В дополнительном сертификате типа вносится следующая информация в соответствии с обозначением указанных в форме полей:

а) в поле «а» указывается номер дополнительного сертификата типа в виде:

для воздушного судна: номер СТ ВС, знак «дробь», индекс «ДСТ», номер дополнительного сертификата типа СТ¹¹ ВС. (пример: № СТхх-Кахх/ДСТхх);

для авиационного маршевого двигателя: номер СТ, тире, индекс «АМД», знак «дробь», индекс «ДСТ», номер дополнительного сертификата типа к данному СТ АМД (пример: № СТхх-АМД/ДСТхх);

для вспомогательного двигателя: номер СТ, тире, индекс «ВД», знак «дробь», индекс «ДСТ», номер дополнительного сертификата типа к данному СТ ВД
(пример: № СТхх-ВД/ДСТхх);

для воздушного винта: номер СТ, тире, индекс «ВВ», знак «дробь», индекс «ОГИ», дополнительного сертификата типа СТ ВВ. (пример: № СТхх-ВВ/ДСТхх);

в поле «б» указывается государство разработчика

в поле «в» указывается вид авиационной техники (для воздушных судов - самолет, вертолет, дирижабль и т.д.; авиационный маршевый двигатель; вспомогательный двигатель, воздушный винт); тип авиационной техники;

в поле «г» указывается полное наименование организации-разработчика изменения типовой конструкции и ее юридический адрес;

в поле «д» указывается краткое описание изменения конструкции;

в поле «е» номер карты данных, номер и дата ее издания (пример: № СТхх - ИЛхх, издание 02 от 05.05.2000);

в поле «ж» ставится подпись руководителя Росавиации или уполномоченного им заместителя, должность, фамилия лица, подписавшего одобрение главного изменения, печать Росавиации, дата и место выдачи одобрения главного изменения.

3. Карта данных является неотъемлемой частью дополнительного сертификата типа и содержит информацию о типовой конструкции с главным изменением, сертификационном базисе, условиях и ограничениях, при выполнении которых обеспечивается выполнение требований к летной годности и охране окружающей среды типа авиационной техники, определенных сертификационным базисом.

В случае, когда дополнительный сертификат типа распространяется на ряд моделей одного и того же типа авиационной техники, для каждой модели в карте данных дополнительного сертификата типа приводится соответствующий раздел или вводятся отдельные колонки. Данные, которые являются общими для всех моделей, могут быть представлены в разделе «Данные, относящиеся ко всем моделям».

Первая страница карты данных (титульный лист) не нумеруется. Последующие страницы нумеруются в их верхней части следующим образом: название документа, номер страницы и общее количество страниц. Пример: «Карта данных № ОГИхх – Илхх Стр. 2/10»

На каждой странице карты данных проставляется печать Росавиации.

В центре последней страницы карты данных, в непосредственной близости от последней строки текста, ставится знак «* * *», отмечающий завершение

¹¹ для воздушного судна ограниченной категории вместо «СТ» указывается индекс «СТОК»;

документа.

4. При оформлении первого листа карты данных дополнения к сертификату типа в него вносится следующая информация:

а) вверху страницы, с выравниванием по центру указываются слова «Министерства транспорта Российской Федерации»

б) в следующей строке слова: «Федеральное агентство воздушного транспорта»

в) в середине страницы, с выравниванием по центру слова «Карта данных»

г) в следующей строке слова: «дополнительного сертификата типа»

д) в следующей строке: «№» и номер карты данных, идентичный номеру сертификата типа;

е) в следующей строке слова: «Издание», порядковый номер издания карты данных (первое издание карты данных имеет номер «01»), слово «от» и дата издания карты данных (число, месяц, год).

5. В карту данных дополнительного сертификата типа включаются все пункты карты данных сертификата типа изделия, которые подлежат изменению или дополнению по результатам сертификации изделия после внесения главного изменения в его типовую конструкцию. При этом:

в пункте, описывающем авиационную технику, дается ссылка на карту данных, в которой приведено исходное описание, и приводится краткое описание главного изменения;

в пункте «Держатель сертификата типа» дополнительно приводятся данные, держателя дополнительного сертификата типа;

в пункте «Сертификационный базис» приводится перечень требований к летной годности и охране окружающей среды, соответствие которым доказывалось при сертификации измененного изделия;

в пункте «Типовая конструкция» указываются реквизиты документов, определяющих изменённую типовую конструкцию.

Приложение 4
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»

*Требования к одобрению главного изменения, карте данных одобрения главного
изменения и порядок их оформления*

1. Одобрение главного изменения (ОГИ) выдается по следующей форме:

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	
ОДОБРЕНИЕ ГЛАВНОГО ИЗМЕНЕНИЯ	
<i>MAJOR CHANGE APPROVAL</i>	
№ <u> (a) </u>	
ИЗДЕЛИЕ <i>PRODUCT</i>	(б)
ГОСУДАРСТВО РАЗРАБОТЧИКА <i>STATE OF DESIGN</i>	(в)
НАСТОЯЩЕЕ ДОПОЛНЕНИЕ, ВЫДАННОЕ <i>THIS SUPPLEMENT ISSUED TO</i>	(г)
УДОСТОВЕРЯЕТ, ЧТО ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ УКАЗАННОГО ИЗДЕЛИЯ С ГЛАВНЫМ ИЗМЕНЕНИЕМ	(д)
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА <i>CERTIFIES THAT THE ABOVE-MENTIONED PRODUCT TYPE DESIGN WITH THE MAJOR CHANGE MEETS THE CERTIFICATION BASIS REQUIREMENTS</i>	
ОПИСАНИЕ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ С ГЛАВНЫМ ИЗМЕНЕНИЕМ И СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА, ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ИЗДЕЛИЯ СОДЕРЖАТСЯ В КАРТЕ ДАННЫХ.....(e)....., КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАСТОЯЩЕГО ДОПОЛНЕНИЯ <i>THE DESCRIPTION OF TYPE DESIGN WITH MAJOR CHANGE AND CERTIFICATION BASIS, BASIC OPERATING LIMITATIONS AND THE PRODUCT PERFORMANCE ARE PRESENTED IN THE DATA SHEET WHICH IS AN INTEGRAL PART OF THIS SUPPLEMENT</i>	
(ж)	
ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ <i>DATE AND PLACE OF ISSUANCE</i>	ПОДПИСЬ SIGNATURE
	ДОЛЖНОСТЬ TITLE

2. В Одобрение главного изменения вносится следующая информация в соответствии с обозначением указанных в форме полей:

а) в поле «а» указывается номер одобрения главного изменения в виде:

для воздушного судна: номер СТ ВС, знак «дробь», индекс «ОГИ», номер одобрения главного изменения к данному СТ ВС (пример: № СТхх-Кахх/ОГИхх);

для воздушного судна ограниченной категории указывается индекс «СТОК»;

для авиационного маршевого двигателя: номер СТ, тире, индекс «АМД», знак «дробь», индекс «ОГИ», номер одобрения главного изменения к данному СТ АМД (пример: № СТхх-АМД/ОГИхх);

для вспомогательного двигателя: номер СТ, тире, индекс «ВД», знак «дробь», индекс «ОГИ», номер одобрения главного изменения к данному СТ ВД (пример: № СТхх-ВД/ОГИхх);

для воздушного винта: номер СТ, тире, индекс «ВВ», знак «дробь», индекс «ОГИ», номер одобрения главного изменения к данному СТ ВВ (пример: № СТхх-ВВ/ОГИхх);

в поле «б» указывается государство разработчика

в поле «в» указывается вид авиационной техники (для воздушных судов - самолет, вертолет, дирижабль и т.д.; авиационный маршевый двигатель; вспомогательный двигатель, воздушный винт); тип авиационной техники (в Одобрении главного изменения может быть указан ряд моделей авиационной техники одного и того же типа, на которые распространяется данное Одобрение);

в поле «г» указывается полное наименование организации-разработчика (в соответствии с учредительными документами) и ее юридический адрес (город, государство);

в поле «д» указывается краткое описание главного изменения;

в поле «е» номер карты данных, номер и дата ее издания (пример: № СТхх - ИЛхх, издание 02 от 05.05.2000 г.);

в поле «ж» ставится подпись руководителя Росавиации или уполномоченного им заместителя, должность, фамилия лица, подписавшего одобрение главного изменения, печать Росавиации, дата и место выдачи одобрения главного изменения.

3. Карта данных является неотъемлемой частью одобрения главного изменения и содержит информацию о типовой конструкции с главным изменением, сертификационном базисе, условиях и ограничениях, при выполнении которых обеспечивается выполнение требований к летной годности и охране окружающей среды типа авиационной техники, определенных сертификационным базисом.

4. В случае, когда одобрение главного изменения распространяется на ряд моделей одного и того же типа авиационной техники, для каждой модели в Карте данных Одобрения главного изменения приводится соответствующий раздел или вводятся отдельные колонки. Данные, которые являются общими для всех моделей, могут быть представлены в разделе «Данные, относящиеся ко всем моделям».

5. Первая страница карты данных (титульный лист) не нумеруется. Последующие страницы нумеруются в их верхней части следующим

образом: название документа, номер страницы и общее количество страниц.

Пример: «Карта данных № ОГИхх - ИЛхх Стр. 2/10»

6. На каждой странице карты данных проставляется печать Росавиации.
7. В центре последней страницы карты данных, в непосредственной близости от последней строки текста, ставится знак «* * *», отмечающий завершение документа.
8. При оформлении первого листа Карты данных одобрения главного изменения в него вносится следующая информация:
 - а) вверху страницы, с выравниванием по центру указываются слова «Министерства транспорта Российской Федерации»
 - б) в следующей строке слова: «Федеральное агентство воздушного транспорта»
 - в) в середине страницы, с выравниванием по центру слова «Карта данных»
 - г) в следующей строке слова: «одобрения главного изменения»
 - д) в следующей строке: «№» и номер карты данных, идентичный номеру сертификата типа;
 - е) в следующей строке слова: «Издание», порядковый номер издания карты данных (первое издание карты данных имеет номер «01»), слово «от» и дата издания карты данных (число, месяц, год).
9. В карту данных одобрения главного изменения включаются все пункты карты данных сертификата типа изделия, которые подлежат изменению или дополнению по результатам сертификации изделия после внесения главного изменения в его типовую конструкцию.
10. При этом:
 - в пункте, описывающем авиационную технику, дается ссылка на Карту данных, в которой приведено исходное описание, и приводится краткое описание главного изменения;
 - в пункте «Держатель сертификата типа» дополнительно приводятся данные, соответствующие одобрению главного изменения;
 - в пункте «Сертификационный базис» приводится перечень требований к летной годности и охране окружающей среды, соответствие которым доказывалось при сертификации измененного изделия;
 - в пункте «Типовая конструкция» указываются реквизиты документов, определяющих изменённую типовую конструкцию.

Приложение 5
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»

*Требования к сертификату типа по шуму на местности, карте данных
сертификата типа по шуму на местности и порядок их оформления*

1. Сертификат типа по шуму на местности оформляется по образцу:

<p>МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ</p> <p>ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА</p> <p>СЕРТИФИКАТ ТИПА ПО ШУМУ НА МЕСТНОСТИ <i>TYPE NOISE CERTIFICATE</i></p> <p>№ (а)</p>			
ИЗДЕЛИЕ <i>PRODUCT</i>			(б)
НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ, ВЫДАННЫЙ <i>THIS CERTIFICATE ISSUED TO</i>			(в)
<p>УДОСТОВЕРЯЕТ, ЧТО ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ УКАЗАННОГО ИЗДЕЛИЯ СООТВЕТСТВУЕТ</p> <p><i>CERTIFIES THAT THE ABOVE-MENTIONED PRODUCT TYPE DESIGN MEETS</i></p> <p style="text-align: center;">(г)</p>			
<p>МАКСИМАЛЬНЫЕ УРОВНИ ШУМА НА МЕСТНОСТИ, ОГРАНИЧЕНИЯ И МЕТОДЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ СОДЕРЖАТСЯ В КАРТЕ ДАННЫХ, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАСТОЯЩЕГО СЕРТИФИКАТА</p> <p><i>MAXIMUM NOISE LEVELS, LIMITATIONS AND OPERATIONAL PROCEDURES ARE PRESENTED IN THE DATA SHEET FORMING AN INTEGRAL PART OF THIS CERTIFICATE</i></p>			
	(д)		
ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ <i>DATE AND PLACE OF ISSUANCE</i>	ДОЛЖНОСТЬ	ПОДПИСЬ <i>TITLE</i>	SIGNATURE

2. В Сертификат типа по шуму на местности вносится следующая информация в соответствии с обозначением позиций:

а) в поле «а» номер Сертификата типа по шуму в виде: индекс «СШ», порядковый регистрационный номер, тире, полное обозначение типа ВС (*пример: № СШхх-Кахх*);

б) в поле «б» вид воздушного судна (самолет, вертолет, дирижабль и т.д.); тип воздушного судна (в сертификате может быть указан ряд моделей воздушного судна одного и того же типа);

в) в поле «в» полное наименование организации-разработчика и ее юридический адрес;

г) в поле «г» название и обозначение норм, содержащих требования к шуму на местности, и поправки к ним;

д) в поле «д» ставится подпись руководителя Росавиации или уполномоченного им заместителя, должность, фамилия лица, подписавшего сертификат, печать Росавиации, дата и место выдачи сертификата.

3. Карта данных является неотъемлемой частью Сертификата типа по шуму на местности и содержит информацию о типовой конструкции, Сертификационном базисе, условиях и ограничениях, при выполнении которых обеспечивается выполнение требований к летной годности типа авиационной техники, определенных Сертификационным базисом.

В случае, когда Сертификат типа по шуму на местности распространяется на ряд моделей одного и того же типа авиационной техники, для каждой модели в Карте данных приводится соответствующий раздел или вводятся отдельные колонки. Данные, которые являются общими для всех моделей, могут быть представлены в разделе «Данные, относящиеся ко всем моделям».

Первая страница Карты данных (титульный лист) не нумеруется. Последующие страницы нумеруются в их верхней части следующим образом: название документа, номер издания данной страницы, номер страницы и общее количество страниц.

Пример: «Карта данных СШхх - ИЛхх изд. 02 Стр. 2/10»

Изменения, внесенные в Карту данных, отмечаются вертикальной чертой с левой стороны на поле страницы, примыкающем к измененному/новому тексту.

На каждой странице карты данных проставляется печать Росавиации.

В центре последней страницы Карты данных, в непосредственной близости от последней строки текста, ставится знак «* * *», отмечающий завершение документа.

4. При оформлении первого листа Карты данных в него вносится следующая информация:

а) вверху страницы, с выравниванием по центру указываются слова «Министерства транспорта Российской Федерации»

б) в следующей строке слова: «Федеральное агентство воздушного транспорта»

в) в середине страницы, с выравниванием по центру слова «Карта данных»

г) в следующей строке слова: «сертификата типа по шуму на местности»

д) в следующей строке: «№» и номер карты данных, идентичный номеру сертификата типа;

е) в следующей строке слова: «Издание», порядковый номер издания карты данных (первое издание карты данных имеет номер «01»), слово «от» и дата издания карты данных (число, месяц, год).

5. На втором листе приводится таблица с указанием номеров действующих страниц карты данных, номеров соответствующих изданий и их дат в следующем формате:

Страница	1	2	3	4	5	6
----------	---	---	---	---	---	---

Издание	02	03	03	01	01	03
Дата издания	20.03.13	15.07.14	15.07.14	10.02.15	10.02.15	15.07.16

6. На третьем и следующих листах карты данных сертификата типа по шуму на местности указываются следующие данные:

в пункте 1 «1. Держатель сертификата типа по шуму на местности» указываются полное наименование организации, которой выдан сертификат типа по шуму на местности, и ее юридический адрес, номер сертификата и дата его выдачи, дата подачи заявки на получение сертификата.

в пункте 2 «2. Описание воздушного судна» приводится краткое описание воздушного судна, его категория, назначение.

в пункте 3 «3. Типовая конструкция» указываются номера спецификации комплекта рабочей конструкторской документации, наименования и номера эксплуатационной документации.

в пункте 4 «4. Соответствие требованиям норм» приводится название и обозначение норм, содержащих требования к шуму на местности, и поправки к ним.

в пункте 5 «5. Установленные уровни шума на местности» указываются количественные значения установленных уровней шумов по сравнению с нормированными уровнями, а также:

конфигурация воздушного судна (взлетные и посадочные массы, углы отклонения механизации крыла), для которой приведены вышеуказанные значения уровней шумов;

способ определения уровней шумов (расчет, испытания).

в пункте 6 «6. Маршевый двигатель» приводится обозначение типов/моделей АМД, которые одобрены для установки на воздушное судно; указывается количество АМД на воздушном судне; номер каждого сертификата типа двигателя и дата выдачи.

в пункте 7 «7. Вспомогательный двигатель» приводится обозначение типов/моделей ВД, которые одобрены для установки на воздушное судно; номер каждого сертификата типа вспомогательного двигателя и дата выдачи.

в пункте 8 «8. Воздушный винт» приводится обозначение типов/моделей ВВ, которые одобрены для установки на воздушное судно; номер каждого сертификата типа воздушного винта и его дата выдачи.

в пункте 9 «9. Изготовитель» указывается полное наименование каждого предприятия-изготовителя серийных воздушных судов; юридический адрес предприятия(ий) (город, государство).

в пункте 10 «10. Дополнительные условия, ограничения и информация» (раздел вводится при необходимости) приводится необходимая дополнительная информация, которая не предусмотрена предшествующими пунктами Карты данных.

Приложение 6
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»

*Требования к сертификату типа по эмиссии, карте данных сертификата
типа по эмиссии и порядок их оформления*

*Требования к Сертификату типа по эмиссии и карте данных сертификата
типа по эмиссии*

1. Сертификат типа по шуму на местности оформляется по образцу:

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ			
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА			
СЕРТИФИКАТ ТИПА ПО ЭМИССИИ			
<i>TYPE EMISSION CERTIFICATE</i>			
№ <u>(a)</u>			
ИЗДЕЛИЕ <i>PRODUCT</i>			(б)
НАСТОЯЩИЙ СЕРТИФИКАТ, ВЫДАННЫЙ <i>THIS CERTIFICATE ISSUED TO</i>			(в)
УДОСТОВЕРЯЕТ, ЧТО ТИПОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ УКАЗАННОГО ИЗДЕЛИЯ СООТВЕТСТВУЕТ РАСПРОСТРАНЯЮЩИМСЯ НА НЕГО ТРЕБОВАНИЯМ НОРМ ПО ЭМИССИИ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ			
<i>CERTIFIES THAT THE ABOVE-MENTIONED PRODUCT TYPE DESIGN MEETS THE EMISSION STANDARDS REQUIREMENTS APPLICABLE TO IT</i>			
ХАРАКТЕРНЫЕ И НОРМАТИВНЫЕ ДЛЯ ИЗДЕЛИЯ УРОВНИ ЭМИССИИ С ВЫХЛОПНЫМИ ГАЗАМИ, СПОСОБ ИСКЛЮЧЕНИЯ ЭМИССИИ ТОПЛИВА ПРЕДСТАВЛЕНЫ В КАРТЕ ДАННЫХ, КОТОРАЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАСТОЯЩЕГО СЕРТИФИКАТА			
<i>CHARACTERISTIC AND STANDARD EXHAUST EMISSION LEVELS, METHOD DESIGNED TO ELIMINATE FUEL EMISSION ARE PRESENTED IN THE DATA SHEET WHICH IS AN INTEGRAL PART OF THIS CERTIFICATE</i>			
			(г)
ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ <i>DATE AND PLACE OF ISSUANCE</i>	ДОЛЖНОСТЬ	ПОДПИСЬ <i>TITLE</i>	SIGNATURE

2. В сертификат типа по эмиссии вносится следующая информация в соответствии с обозначением полей:

в поле «а» номер сертификата типа по эмиссии в виде: индекс «СТЭ»,

порядковый регистрационный номер, тире, индекс АМД (пример: № СТЭхх - АМД);

в поле «б» тип авиационного маршевого двигателя (в сертификате может быть указан ряд моделей авиационных маршевых двигателей и того же типа);

в поле «в» полное наименование организации-разработчика и ее юридический адрес;

в поле «г» ставится подпись руководителя Росавиации или уполномоченного им заместителя, должность, фамилия лица, подписавшего сертификат, печать Росавиации, дата и место выдачи сертификата типа по эмиссии.

3. Карта данных является неотъемлемой частью сертификата типа по эмиссии.

В случае, если сертификат типа по эмиссии распространяется на ряд моделей одного и того же типа АМД, для каждой модели в карте данных приводится соответствующий раздел или вводятся отдельные колонки. Данные, которые являются общими для всех моделей, могут представляться в общей колонке или в разделе «Данные, относящиеся ко всем моделям».

Первая страница Карты данных (титульный лист) не нумеруется. Последующие страницы нумеруются в их верхней части следующим образом: название документа, номер издания данной страницы, номер страницы и общее количество страниц.

Пример: «Карта данных № СТЭхх - АМДхх, изд. 01 Стр. 2/3»

Изменения, внесенные в Карту данных, отмечаются вертикальной чертой с левой стороны на поле страницы, примыкающем к измененному/новому тексту.

На каждой странице Карты данных проставляется печать Росавиации.

В центре последней страницы Карты данных, в непосредственной близости от последней строки текста, ставится знак «* * *», отмечающий завершение документа.

4. При оформлении первого листа Карты данных в него вносится следующая информация:

а) вверху страницы, с выравниванием по центру указываются слова «Министерства транспорта Российской Федерации»

б) в следующей строке слова: «Федеральное агентство воздушного транспорта»

в) в середине страницы, с выравниванием по центру слова «Карта данных»

г) в следующей строке слова: «сертификата типа по эмиссии»;

д) в следующей строке: «№» и номер карты данных, идентичный номеру сертификата типа;

е) в следующей строке слова: «Издание», порядковый номер издания карты данных (первое издание карты данных имеет номер «01»), слово «от» и дата издания карты данных (число, месяц, год).

5. На втором листе приводится таблица с указанием номеров действующих страниц карты данных, номеров соответствующих изданий и их дат в следующем формате:

Страница	1	2	3	4	5	6
Издание	02	03	03	01	01	03

Дата издания	20.03.13	15.07.14	15.07.14	10.02.15	10.02.15	15.07.16
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

6. На третьем и следующих листах карты данных сертификата типа по шуму на местности указываются следующие данные:

в пункте 1 «1. Держатель сертификата типа по шуму на местности» указываются полное наименование организации, которой выдан Сертификат типа по эмиссии, и ее юридический адрес (город, страна), номер Сертификата и дата его выдачи, дата подачи заявки на получение Сертификата.

в пункте 2 «2. Описание двигателя» приводится краткое описание АМД: конструктивная схема - количество роторов, количество и тип ступеней компрессора и турбины, тип камеры сгорания, тип выхлопного устройства; конструктивные особенности камеры сгорания и т.п.

В случае если в Сертификат включен ряд моделей двигателя, перечисляются их наиболее существенные различия.

в пункте 3 «3. Типовая конструкция» приводятся:

для двигателя: указываются номера спецификации комплекта рабочей конструкторской документации, наименования и номера эксплуатационной документации;

для камеры сгорания: указываются номера спецификации комплекта рабочей конструкторской документации или номер сборочного чертежа и других головных документов, определяющих типовую конструкцию.

в пункте 4 «4. Соответствие требованиям норм» приводится название и обозначение норм с применимыми поправками, дата их введения в действие. Указывается перечень частей, глав (при необходимости - пунктов) норм, распространенных на двигатель и содержащих требования к эмиссии загрязняющих веществ и методам ее определения.

в пункте 5 «5. Характерные и нормативные для типа/моделей двигателя уровни эмиссии с выхлопными газами» указываются:

дата изготовления первого серийного изделия;

расчетная тяга/мощность на взлетном режиме;

базовая степень повышения давления на взлетном режиме;

характерные для типа/моделей уровни эмиссии с выхлопными газами;

нормативные для типа/моделей уровни эмиссии с выхлопными газами.

в пункте 6 «6. Исключение преднамеренного выброса топлива» указывается способ, которым обеспечивается исключение преднамеренного выброса топлива.

в пункте 7 «7. Изготовитель» указывается полное наименование каждого предприятия-изготовителя серийных воздушных судов, их юридический адрес предприятия.

в пункте 10 «10. Дополнительные условия, ограничения и информация» (раздел вводится при необходимости) приводится необходимая дополнительная информация, которая не предусмотрена предшествующими пунктами Карты данных.

Приложение 7
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»

Требования к экспортному сертификату летной годности

1. Экспортный сертификат летной годности оформляется по образцу:

**MINISTRY OF TRANSPORT OF
THE RUSSIAN FEDERATION**

FEDERAL AGENCY AIR TRANSPORT

No. _____

**EXPORT CERTIFICATE OF
AIRWORTHINESS**

This certifies that the product identified below and detailed in Type Certificate NO.... /DATE/ has been examined and, as of the date of this Certificate, is considered airworthy in accordance with the regulations of Russian Federation, and is in compliance with those special requirements of the importing State, except as stated below.

Note: This certificate does not attest to compliance with any agreements or contracts between the vendor and purchaser, nor does it constitute authority to operate an aircraft.

Product: _____

Manufacturer: _____

Model: _____

Serial No.: _____

New Used

State to which exported: _____

Exceptions: _____

Signature of Approving Officer _____

Date _____

For complete aircraft, list applicable specification or Type Certificate Data Sheet numbers for the aircraft, engine and propeller. Applicable specifications or Type Certificate data sheet, if not attached to this Export Certificate, will have been forwarded to the appropriate governmental office of the importing State.

Приложение 8
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»

Порядок организации сертификационных работ в Авиарегистре

1. Авиарегистр назначает лицо, на которое возлагаются функции по поддержанию соответствия Авиарегистра требованиям настоящих правил, который:

принимает на работу необходимый для осуществления своей деятельности персонал в количестве, достаточном для выполнения планируемого объема работ; обеспечивает получение и контроль знаний и навыков своих работников путем проведения их подготовки, стажировки и проверок их знаний и навыков; обеспечивает наличие необходимых ресурсов для осуществления деятельности Авиарегистра в соответствии с требованиями настоящих правил.

2. Авиарегистр разрабатывает и утверждает руководство Авиарегистра по сертификации (далее - руководство) и обеспечивает его выполнение работниками Авиарегистра.

3. Руководство соответствует требованиям настоящих правил и согласуется с уполномоченным органом и публикуется на официальном сайте Авиарегистра.

4. Авиарегистр обновляет руководство при изменениях воздушного законодательства Российской Федерации, в части, регулирующего деятельность Авиарегистра.

5. Авиарегистр обеспечивает доступность руководства для использования всеми работниками Авиарегистр и контроль за его выполнением.

6. Авиарегистр уведомляет уполномоченный орган об изменениях в руководстве в течение пяти рабочих дней с момента внесения указанных изменений. В случае если уполномоченный орган выявит в указанных изменениях нарушение требований настоящих правил или выявит в ходе проверки несоответствие руководства требованиям настоящих правил, Авиарегистр в течение 15 дней с момента получения информации о выявленных нарушениях устраняет выявленные нарушения и информирует об этом уполномоченный орган.

7. Руководство содержит:

Часть 1. Основные данные:

а) обязательства Авиарегистра по постоянному обеспечению соблюдения

требований настоящих правил, а также процедур, установленных руководством;
организационную структуру Авиареги́стра, отражающую все уровни управления, функциональные подразделения;

список руководящего персонала, включающий следующие, или эквивалентные им по обязанностям должности:

руководитель;

заместитель руководителя по качеству;

заместитель руководителя по организации сертификации.

В указанном списке приводятся: должности, фамилии, имена, отчества (при наличии), их полномочия и обязанности;

процедуры замещения из лиц руководящего персонала в случае их длительного отсутствия.

Перечень лиц из числа персонала Авиареги́стра, уполномоченного рассматривать:

сертификационный базис;

проекты программ сертификационных испытаний;

акты СЗИ и СКИ;

эксплуатационную документацию;

представления на получение сертификата типа и других одобрительных документов;

данные о численности персонала подразделений Авиареги́стра;

процедуры внесения изменений в руководство, включая процедуру уведомления персонала Авиареги́стра, других пользователей руководства, а также уполномоченного органа.

Часть 2. Общие правила и процедуры сертификации:

а) процедуры оценки представителей, а также организаций или лиц, привлекаемых для проведения сертификационных работ Авиареги́стром;

процедуры приемки и оценки полноты и качества сертификационных работ: полноты сертификационного базиса;

проекты программ сертификационных испытаний;

актов СЗИ и СКИ;

конструкторской документации;

представления на получение сертификата типа и других одобрительных документов;

процедуры хранения документов, предоставляемых в Авиареги́стр и заверенных копий документов, выдаваемых Авиареги́стром в соответствии с требованиями настоящих Правил;

процедура оформления документов, выдаваемых Авиареги́стром в соответствии с требованиями настоящих Правил, а также определения категорий персонала, которые должны их подписывать.

Часть 3. Процедуры системы контроля качества:

политику Авиареги́стра в области качества;

распределение функций между руководящим персоналом Авиареги́стра и её подразделениями;

процедуры реализации этих функций совместно с процедурами системы

качества должны обеспечивать необходимое взаимодействие подразделений, персонала в части контроля выполнения заданий и документального оформления результатов выполнения работ в Авиарегистре;

программу внутренних аудитов соответствия Авиарегистра требованиям воздушного законодательства;

процедуру выполнения внутреннего аудита Авиарегистра, включая методы и периодичность проведения внутреннего аудита;

систему обратной связи по отчетной информации в области качества, которая должна обеспечивать своевременное принятие корректирующих и предупреждающих мероприятий с целью исключения негативных факторов, влияющих на качество работ по сертификации.

процедуру доклада результатов внутреннего аудита соответствующему руководителю для ознакомления и принятия корректирующих и предупреждающих мероприятий ;

процедуру разработки и выполнения корректирующих и предупреждающих мероприятий;

требования к выполнению проверок объектов контроля;

требования к квалификации и опыту работы персонала Авиарегистра и представителей Авиарегистра, процедуры планирования, организации и учета подготовки персонала Авиарегистра и его представителей, внесения изменений в программы подготовки персонала с учетом человеческого фактора, а также оценки квалификации персонала Авиарегистра и его представителей;

процедуры учета персонала Авиарегистра, контроля сроков действия его полномочий, получения и продления указанных полномочий, приостановки их действия и изъятия;

процедуры учета представителей Авиарегистра, контроля сроков действия их полномочий, получения и продления указанных полномочий, приостановки их действия и изъятия;

требования к квалификации и обучению внутренних аудиторов Авиарегистра;

процедура контроля качества работ в Авиарегистре, представителей и сертификационных центров, привлекаемых Авиарегистром для участия в сертификационных работах.

8. Авиарегистр определяет сотрудников, на который возлагаются полномочия, необходимые для организации выполнения Авиарегистром функций, установленных настоящими правилами (далее - руководящий персонал).

Лица из числа руководящего персонала подчиняются исключительно руководителю Авиарегистра.

9. Руководитель Авиарегистра назначает лицо из состава руководящего персонала, обеспечивающее функционирование системы качества, реализацию мероприятий по обеспечению качества и своевременное информирование руководителя по проблемам обеспечения качества технического обслуживания.

10. Лицо из числа руководящего персонала должно:

иметь практический опыт не менее 5 лет в организации выполнения работ по сертификации авиационной техники;

пройти подготовку в соответствии с процедурами, определенными в руководстве, или быть ознакомлено в реальных условиях с методами, технологиями, оборудованием, материалами и инструментами для выполнения сертификационных работ;

знать требования воздушного законодательства Российской Федерации, международных стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации в области сертификации авиационной техники.

11. Авиарегистр определяет персонал, уполномоченный рассматривать;

проекты программ сертификационных испытаний;

акты СЗИ и СКИ;

эксплуатационную документацию;

представления на получение сертификата типа и других одобрительных документов.

12. Указанный в пункте 11 настоящих Правил персонал должен соответствовать требованиям, не ниже установленных для представителей Авиарегистра.

13. Программа подготовки персонала Авиарегистра состоит из первоначальной и периодической подготовки (проводимой не реже чем один раз в три года) и предназначена для обеспечения подготовки и поддержания квалификации каждого работника Авиарегистра к выполнению возложенных на него обязанностей.

Квалификационные требования к персоналу Авиарегистра указываются в руководстве и соответствуют требованиям настоящих правил.

14. Авиарегистр разрабатывает и выполняет программу подготовки персонала, обеспечивающую получение знаний и навыков работниками Авиарегистра, необходимых для выполнения возложенных на них функций, и включающую процедуры подтверждения указанных знаний и навыков.

15. Авиарегистр подтверждает прохождение подготовки его работниками с указанием объема и существа подготовки, даты ее начала, продолжительности и места проведения подготовки.

Документы о подготовке персонала Авиарегистра или их копии хранятся не менее двух лет после увольнения работника из Авиарегистра. Документы о прохождении подготовки должны предоставляться работнику по его запросу.

Приложение 9
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»

***Порядок уполномочивания сертификационных центров, экспертов,
инженерных представителей Авиационного регистра***

1. Настоящее приложение определяет порядок назначения и деятельности уполномоченных представителей Авиарегистра (далее – представителей).
2. Категории представителей:
эксперты-аудиторы;
инженерные представители;
представители по инспектированию производства;
сертификационные центры.
3. Авиарегистр:
разрабатывает и утверждает требования к квалификации представителей;
назначает представителей;
устанавливает полномочия и функции представителей;
организует подготовку и контроль знаний и навыков представителей;
осуществляет контроль деятельности представителей;
принимает решения, о назначении представителей, продлении или прекращении их полномочий;
ведет учет представителей в реестре представителей Авиарегистра.
4. Специализация представителя – это области инженерных знаний, в пределах которых конкретное лицо наделено полномочиями действовать в качестве представителя Авиарегистра.
5. Для экспертов-аудиторов Авиарегистра установлен следующий перечень специализаций:

№	Раздел специализации	Специализация представителя
1.	Конструкция воздушного судна	1.1. Конструкция и прочность планера
		1.2. Конструкция и прочность шасси
		1.3. Конструкция и прочность системы управления
		1.4. Нагрузки (эксплуатационные, внешние, гидродинамические)
		1.5. Частотные испытания

		1.6.	Статическая и усталостная прочность
		1.7.	Аэроупругость (реверс, флаттер, дивергенция, устойчивость системы «самолет - САУ»)
2.	Силовая установка	2.1.	Системы силовой установки
		2.2.	Системы ВСУ
3.	Системы и оборудование (Механическая часть)	3.1.	Система управления воздушным судном
		3.2.	Гидравлика
		3.3.	Шасси, система торможения
		3.4.	Аварийно-спасательное оборудование
		3.5.	Противопожарная защита
		3.6.	Системы кондиционирования и регулирования давления, кислородная система
		3.7.	Противообледенительные системы
		3.8.	Системы передачи мощности
		3.9.	Пневматические и вакуумные системы
4.	Системы и оборудование (Электрическая часть)	4.1.	Светотехническое оборудование
		4.2.	Система электроснабжения
		4.3.	Бортовые самописцы и диктофоны
5.	Пилотажно-навигационное и радиотехническое оборудование	5.1.	РТО связи
		5.2.	Пилотажно-навигационное оборудование
		5.3.	Антенно-фидерные устройства
		5.4.	РТО навигации и посадки
6.	Двигатели	6.1.	Газотурбинные двигатели и их системы
		6.2.	Поршневые двигатели и их системы
		6.3.	Прочность двигателя
		6.4.	Помпажные и срывные характеристики
		6.5.	Компоненты двигателя
		6.6.	Пожарная безопасность
7.	Воздушные винты (ВВ)	7.1.	ВВ с лопастями фиксированного шага
		7.2.	ВВ с лопастями изменяемого шага
		7.3.	Несущие и вспомогательные винты
8.	Летные испытания (ЛИ)	8.1.	Летные испытания систем
		8.2.	Летные характеристики (данные) и ВПХ
		8.3.	Устойчивость и управляемость, большие углы атаки
		8.4.	РЛЭ
9.	Летчик-испытатель, штурман-испытатель	9.1.	Самолеты транспортной категории
		9.2.	Легкие самолеты
		9.3.	Вертолеты
		9.4.	Аэростаты и дирижабли
		9.5.	Сверхлегкие воздушные суда
10.	Акустика	10.1.	Характеристики шума
11.	Поддержание летной годности	11.1.	Эксплуатационно-техническая документация
		11.2.	Контроль уровня летной годности и мероприятий по его поддержанию
12.	Специальные вопросы	12.1.	Молниезащита
		12.2.	Программное обеспечение
		12.3.	Электромагнитная совместимость
		12.4.	Внешние воздействия
		12.5.	Компоновка кабины и средства сигнализации
		12.6.	Отказобезопасность
		12.7.	Эмиссия вредных веществ

13.	Производство авиационной техники (Воздушное судно, авиационный двигатель, воздушный винт и компоненты)	13.1.	Организация и процедуры системы качества
		13.2.	Программно-математическое обеспечение
		13.3.	Технологические процессы
		13.4.	Специальные процессы
		13.5.	Статистические методы контроля качества
		13.6.	Метрология
		13.7.	Неразрушающий контроль
		13.8.	Контроль поставщиков и входной контроль
		13.9.	Хранение и транспортировка материалов
		13.10.	Летные и наземные испытания
14.	Авиационные материалы	14.1.	Металлические материалы
		14.2.	Неметаллические материалы
		14.3.	Испытания материалов
		14.4.	Горюче-смазочные материалы
15.	Производство авиационных материалов	15.1.	Металлические материалы
		15.2.	Неметаллические материалы
16.	Испытания комплектующих изделий	16.1.	Пилотажно-навигационное оборудование
		16.2.	Радиотехническое оборудование
		16.3.	Электро- и светотехническое оборудование
		16.4.	Аварийно-спасательное оборудование

6. Для инженерных представителей Авиарегистра установлен следующий перечень специализаций:

	Область специализации		Специализация
1.	Конструкция воздушного судна	1.1.	Конструкция и прочность планера
		1.2.	Конструкция и прочность шасси
		1.3.	Конструкция и прочность системы управления
		1.4.	Нагрузки (эксплуатационные, внешние, гидродинамические)
		1.5.	Статическая и усталостная прочность
		1.6.	Аэроупругость (реверс, флаттер, дивергенция, устойчивость системы «самолет - САУ»)
2.	Силовая установка	2.1.	Системы силовой установки
		2.2.	Системы ВСУ
		2.3.	Топливная система
3.	Системы и оборудование (Механическая часть)	3.1.	Система управления воздушным судном
		3.2.	Гидравлика
		3.3.	Шасси, система торможения
		3.4.	Аварийно-спасательное оборудование
		3.5.	Противопожарная защита
		3.6.	Системы кондиционирования и регулирования давления, кислородная система
		3.7.	Противообледенительные системы
		3.8.	Системы передачи мощности
		3.9.	Пневматические и вакуумные системы
		3.10.	Багажно-грузовые отсеки и грузовые кабины
		3.11.	Внешняя грузовая подвеска
4.	Системы и оборудование (Электрическая часть)	4.1.	Светотехническое оборудование
		4.2.	Система электроснабжения

		4.3.	Бортовые самописцы и диктофоны
5.	Пилотажно-навигационное и радиотехническое оборудование	5.1.	РТО связи
		5.2.	Пилотажно-навигационное оборудование
		5.3.	Антенно-фидерные устройства
		5.4.	РТО навигации и посадки
6.	Двигатели	6.1.	Газотурбинные двигатели и их системы
		6.2.	Поршневые двигатели и их системы
		6.3.	Прочность двигателя
		6.4.	Помпажные и срывные характеристики
		6.5.	Компоненты двигателя
		6.6.	Пожарная безопасность
7.	Воздушные винты (ВВ)	7.1.	ВВ с лопастями фиксированного шага
		7.2.	ВВ с лопастями изменяемого шага
		7.3.	Несущие и вспомогательные винты
8.	Летные испытания (ЛИ)	8.1.	Летные испытания систем
		8.2.	Летные характеристики (данные) и ВПХ
		8.3.	Устойчивость и управляемость, большие углы атаки
		8.4.	РЛЭ
9.	Летчик-испытатель, штурман-испытатель	9.1.	Самолеты транспортной категории
		9.2.	Легкие самолеты
		9.3.	Вертолеты
		9.4.	Аэростаты и дирижабли
		9.5.	Сверхлегкие воздушные суда
10.	Акустика	10.1.	Характеристики шума
11.	Поддержание летной годности	11.1.	Эксплуатационно-техническая документация
		11.2.	Контроль уровня летной годности и мероприятий по его поддержанию
12.	Специальные вопросы	12.1.	Молниезащита
		12.2.	Программное обеспечение
		12.3.	Электромагнитная совместимость
		12.4.	Внешние воздействия
		12.5.	Компоновка кабины и средства сигнализации
		12.6.	Отказобезопасность
		12.7.	Эмиссия вредных веществ
		12.8.	Организация и процедуры сертификации
13.	Авиационные материалы	13.1.	Металлические материалы
		13.2.	Неметаллические материалы
		13.3.	Испытания материалов
		13.4.	Горюче-смазочные материалы
14.	Испытания комплектующих изделий	14.1.	Пилотажно-навигационное оборудование
		14.2.	Радиотехническое оборудование
		14.3.	Электро- и светотехническое оборудование
		14.4.	Аварийно-спасательное оборудование

7. Эксперт-аудитор проводит экспертизу представленных материалов и доказательных документов, оценивает соответствие сертифицируемого объекта требованиям сертификационного базиса и представляет свое заключение Авиарегистру.

Подпись эксперта-аудитора под выводами и/или заключением документов

(например, актов или отчетов), содержащих оценку соответствия сертифицируемых объектов, рассматривается Авиарегистром как заключение эксперта-аудитора. Заключение также может оформляться отдельным документом, подписываемым экспертом-аудитором.

8. Инженерный представитель участвует в сертификационных работах, в подготовке материалов и доказательных документов, оценивает соответствие сертифицируемого объекта требованиям сертификационного базиса.

Своей подписью на указанных документах инженерный представитель удостоверяет:

полноту и объективность содержащейся в них информации;
содержащуюся в выводах или заключениях оценки соответствия.

9. Представитель по инспектированию производства в организации, изготавливающей авиационную технику, осуществляет контроль за сохранением одобренной Авиарегистром системы качества производства авиационной техники и удостоверяет, что экземпляр авиационной техники изготовлен в соответствии с утвержденной в установленном порядке конструкторской документацией.

10. Представители по инспектированию производства контролируют соблюдение требований воздушного законодательства и конструкторской документации в процессе создания и серийного производства, проводят проверку и приемку экземпляров авиационной техники и выдают сертификаты летной годности или иные равнозначные им документы на экземпляры, соответствующие сертифицированному типу.

11. Представитель по инспектированию производства:

согласовывает изменения, вносимые в стандарты и другие технические документы одобренной системы;

осуществляет плановый и летучий контроль любых элементов действующей системы качества;

незамедлительно информирует руководство Изготовителя и Авиарегистра обо всех отклонениях в одобренной системе качества ремонта, способных понизить качество изготовленной авиационной техники;

контролирует выполнение согласованных Авиарегистром мероприятий, разработанных по результатам сертификации и последующих аудитов производства;

согласовывает отчеты Изготовителя, направляемые в адрес Авиарегистра;

контролирует выполнение работ по анализу информации об отказах авиационной техники, выявленных в процессе ее эксплуатации, а также реализацию мероприятий по устранению и предупреждению отказов;

контролирует выполнение программ испытаний изготовленного экземпляра авиационной техники;

контролирует полноту и правильность оформления производственной и пономерной документации на изготовленный экземпляр авиатехники;

ставит свою подпись в документе (формуляре, паспорте и т.п.), удостоверяющем пригодность соответствия экземпляра авиационной техники

требованиям конструкторской документации.

12. Представитель несет персональную ответственность перед Авиарегистром за полноту выполнения делегированных полномочий и объективность информации, содержащейся в одобренных им документах.
13. При подписании представителем материалов, доказательных и иных документов он должен указывать номер выданного Авиарегистром удостоверения представителя.
14. Администрация организации, специалисты которой назначены представителями Авиарегистра, должна утвердить и довести до сведения руководителей служб и подразделений документ, в котором содержится: информация о назначении специалистов, входящих в штат организации, представителями Авиарегистра;
список представителей с указанием их специализации;
указание руководителям служб и подразделений о всемерном содействии работе представителя.
15. О выявленных отступлениях от требований федеральных авиационных правил представитель обязан незамедлительно информировать администрацию организации, заявившей изделие на сертификацию или уже имеющей сертификат, и Авиарегистр, чтобы минимизировать потери времени на разработку и выполнение необходимых мероприятий.
16. Администрация организации, в штате которой состоит представитель, обеспечивает его требованиями летной годности, нормативной и методической документацией по вопросам, относящимся к его деятельности в качестве представителя.

Назначение представителей

17. Назначение представителей включает в себя:
рассмотрение заявки на назначение представителей;
оценка квалификации заявленных кандидатов;
принятие решений о назначении представителя и внесение его в Реестр представителей;
выдача удостоверения представителя или продление, прекращение полномочий представителя.
18. Заявка на назначение представителей подается в Авиарегистр организацией, в которой работают кандидаты на данное назначение. К заявке прилагается анкета на каждого кандидата, которая содержит:
 - а. Фамилию, имя, отчество (если имеется);
 - б. Дату рождения;
 - в. Образование;
 - г. Сведения об окончанных учебных заведениях, дата окончания, и полученной специальности;
 - д. Место работы, должность, раб. телефон, факс;
 - е. Опыт работы в области заявленной специализации, период проведения работ, выполняемые функции (эти сведения могут быть изложены на обороте анкеты или в Приложении к анкете);

ж. Заявленная специализация в качестве эксперта-аудитора, инженерного представителя, представителя по инспектированию производства;

з. свидетельство об ознакомлении заявителя с требованиями, предъявляемыми к представителям Авиарегистра и согласии на осуществление деятельности в качестве представителя Авиарегистра по специализации, указанной в пункте ж. настоящей анкеты, и обязательстве в пределах полученных полномочий по специализации обеспечивать, руководствуясь воздушным законодательством, полноту, достоверность и объективность информации, содержащейся в подписанных заявителем документах.

Руководитель или уполномоченный представитель организации своей подписью подтверждает правильность приведенных в анкете сведений и возможность специалиста работать по указанной специализации.

Форма заявки на назначение представителей и прилагаемой к ней анкеты устанавливаются Авиарегистром и публикуется на официальном интернет сайте Авиарегистра.

19. Представитель может быть назначен на основании рекомендации структурного подразделения Авиарегистра, заинтересованного в привлечении конкретного специалиста к деятельности в качестве представителя.

20. Кандидат на назначение представителем и представитель должен соответствовать следующим требованиям:

знать настоящие правила, требования к Разработчикам и Изготовителям;

знать содержание соответствующих его специализации требований к летной годности и охране окружающей среды;

быть компетентным в проведении исследований и испытаний, оценки их результатов и решении технических проблем, связанных с областью заявленной специализации;

быть ответственным, объективным и принципиальным;

иметь достаточный опыт работы в области заявленной специализации;

иметь высшее техническое образование и опыт работы по специальности: не менее 10 лет для кандидатов в эксперты-аудиторы и инженерные представители и 5 лет – для представителей по инспектированию производства;

иметь квалификацию и служебные обязанности, достаточные для самостоятельной оценки соответствия представленных объектов и документации требованиям федеральных авиационных правил.

21. Представитель по специализации «летчик-испытатель» в дополнение к требованиям пункта 20 настоящего приложения должен соответствовать следующим требованиям:

иметь свидетельство летчика-испытателя 1 или 2 класса;

иметь налет в качестве летчика-испытателя воздушного судна соответствующей категории в течение последних 12 месяцев.

22. В случае признания конкретного лица в качестве представителя Авиарегистра:

издается решение Авиарегистра;

оформляется удостоверение эксперта-аудитора, инженерного представителя

или представителя по инспектированию производства, вручаемого представителю;
вносится запись о представителе в Реестр представителей;
направляется письмо Авиареги́стра предприятию, подавшему заявку на назначение представителя.

Каждое удостоверение имеет индивидуальный номер и регистрируется в Реестре представителей. Номер удостоверения представляется в виде дроби, в числителе которой указывается номер организации, указанный в Реестре организаций, а в знаменателе – номер представителя, указанный в Реестре представителей соответствующей организации.

Форма удостоверения для каждой категории представителей устанавливается Авиареги́стром.

23.Срок полномочий представителя составляет 24 месяцев с даты выдачи удостоверения. Назначение может быть продлено на такой же календарный срок по письменному обращению организации или структурного подразделения Авиареги́стра, поданному за 30 дней до истечения срока полномочий. Решение о продлении полномочий принимается Авиареги́стром в случае соответствия представителя требованиям настоящих правил.

24.Полномочия представителя могут быть прекращены Авиареги́стром:

по личной письменной просьбе представителя;

по письменной просьбе организации, заявлявшей кандидатуру представителя;

в случае увольнения представителя из организации, которая заявляла его кандидатуру;

в случае, когда Авиареги́стр установит нарушений представителем настоящих правил;

в случае, когда Авиареги́стр больше не нуждается в помощи представителя.

25.В случае прекращения полномочий представителя его удостоверение подлежит возврату в Авиареги́стр и аннулируется с соответствующей пометкой в реестре представителей.

26.О продлении или прекращении полномочий представителя Авиареги́стр извещает в письменном виде организацию, заявившую его кандидатуру, а также представителя персонально.

Если полномочия не возобновлены или прекращены, удостоверение теряет силу и подлежит возврату в Авиареги́стр.

27.Авиареги́стр ведет реестр представителей Авиареги́стра и содержит следующие сведения:

порядковый номер представителя;

фамилия, имя, отчество (если имеется) представителя;

должность представителя;

специализация представителя;

номер удостоверения представителя;

дата принятия Авиареги́стром решения о назначении представителя, о продлении или прекращении его полномочий.

Приложение 10
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»

Требования к содержанию сертификационного базиса, таблице соответствия

1. Требования к Сертификационному базису изделия

1.1. Титульный лист

Форма титульного листа Сертификационного базиса:

(5)	УТВЕРЖДАЮ
_____	_____
(должность)	(должность)
_____	_____
(дата, подпись)	(дата, подпись)
 СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ БАЗИС 	

(1)	

(2)	
(4)	
(3)	

В связи с тем, что с момента подачи заявки и до окончательного утверждения сертификационного базиса (СБ) в него могут вноситься изменения, выполняется несколько форм титульных листов; при этом в форму вносятся только указанные ниже позиции для соответствующего этапа сертификации.

(а) План-проспект СБ:

- (1) наименование изделия;
- (2) текст: «План-проспект»;
- (3) дата подачи заявки – число, месяц, год;
- (5) подпись заявителя с указанием даты.

(б) СБ на этап макета:

- (1) наименование изделия;
- (2) текст: «Этап макета»;
- (4) штамп одобрения авиарегистром;
- (5) подпись заявителя с указанием даты.

(в) СБ на этап сертификационных заводских испытаний (СЗИ) и сертификационных контрольных испытаний (СКИ):

- (1) наименование изделия;
- (2) этап, соответствующий данному варианту СБ;
- (4) штамп одобрения авиарегистром;
- (5) подпись заявителя с указанием даты.

(г) СБ, оформляемый по результатам сертификационных работ:

- (1) наименование изделия;
- (5) подпись заявителя с указанием даты;
- (6) подпись руководителя авиарегистра, заверенная печатью авиарегистра.

1.2. Содержание Сертификационного базиса

1.2.1. Оглавление

В оглавление помещаются названия разделов СБ с указанием номеров страниц.

Пример:

1. Общая характеристика сертификационного базисастр. 3
2. Требования к летной годностистр. 5
- 2.1. Перечень разделов, параграфов и пунктов требований.....
- 2.2. Специальные технические условия
- 2.3. Запрашиваемые/установленные эквивалентные соответствия
3. Требования к охране окружающей среды.....

Общая характеристика сертификационного базиса должна содержать:

(а) Представление базиса

Пример:

Настоящий Сертификационный базис самолета XXXXX (СБ-XXXXX) представляет комплекс требований к летной годности и охране окружающей среды, распространенных на самолет XXXXX и его модификации, соответствие которым должно быть подтверждено при сертификации самолета.

(б) Перечень документов

Перечень документов, на основе которых данный базис разработан, с указанием поправок, принятых на момент подачи Заявки:

- нормы летной годности и охраны окружающей среды;
- требования по шуму на местности;
- требования по эмиссии авиационных двигателей.

1.2.2. Требования к летной годности и охране окружающей среды

Требования к летной годности и охране окружающей среды (перечень разделов, параграфов и пунктов соответствующих ФАП) оформляются в виде таблицы.

№ пункта	Название	Примечание
1	2	3
Раздел		

В графе 1 указываются по порядку, без исключений и пропусков все номера параграфов, пунктов, включая подпункты соответствующих ФАП.

В графе 2 приводятся название и полный текст соответствующего требования (для плана-проспекта СБ допустимо указание только названия данного пункта).

В графе 3 указывается:

- порядковый номер специальных технических условий, взятый из таблицы, приведенной в п. 1.2.3 настоящего раздела, заменяющий или дополняющий данный пункт соответствующих ФАП; или

- делается отметка «НЕ ОТНОСИТСЯ», если данное требование не относится к сертифицируемому образцу авиационной техники; или

- делается отметка «НЕ ПРИМЕНЯЕТСЯ», если принято решение не применять данное требование к сертифицируемому изделию.

Если требования конкретного пункта (подпункта) соответствующих ФАП полностью применяются к сертифицируемому изделию, то графа 3 не заполняется.

1.2.3. Специальные технические условия

Специальные технические условия оформляются в виде таблицы.

№ п/п	№СТУ	Текст
1	2	3

В графе 1 указывается порядковый номер СТУ.

В графе 2 указывается собственный номер СТУ (номер СТУ должен содержать номер пункта соответствующих ФАП, если он дополняет или заменяет требования данного пункта).

В графе 3 приводится текст соответствующего СТУ.

1.2.4. Запрашиваемые эквиваленты

Запрашиваемые эквиваленты оформляются в виде таблицы.

№ п/п	№ пункта СБ	Суть отступления	Обоснование запрашиваемого эквивалента
1	2	3	4

В графе 1 указывается порядковый номер эквивалента.

В графе 2 указывается номер пункта СБ, по которому запрашивается эквивалент.

В графе 3 указывается суть отступления от требований СБ.

В графе 4 приводится обоснование эквивалентного соответствия.

1.2.5. Требования к охране окружающей среды

Требования к охране окружающей среды включаются в Сертификационный базис воздушного судна и авиационного маршевого двигателя в виде ссылок на соответствующие ФАП и/или нормативы ИКАО.

2. Требования к Таблице соответствия

(а) Таблица соответствия

Форма проекта таблицы соответствия для этапа макета:

<p>СОГЛАСОВАНО РУКОВОДИТЕЛЬ НИ _____ <small>(наименование организации)</small></p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;"><small>(ФИО, подпись)</small></p> <p>«__» _____ 20__ г. <small>(дата)</small></p>	<p>УТВЕРЖДАЮ РУКОВОДИТЕЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ</p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;"><small>(Заявитель)</small></p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;"><small>(ФИО, подпись)</small></p> <p>«__» _____ 20__ г. <small>(дата)</small></p>																													
<p>ПРОЕКТ ТАБЛИЦЫ СООТВЕТСТВИЯ</p> <p>_____</p> <p><small>(наименование системы (подсистемы) или характеристики типа изделия)</small></p> <p>ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА</p>																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Наименование организации-заявителя</th> <th colspan="3">Наименование системы</th> <th style="width: 15%;">Кодовое обозначение системы</th> <th rowspan="2">Исполнители и соисполнители</th> </tr> <tr> <th>Распространяемые требования СБ</th> <th>МОС</th> <th>Соответствие</th> <th>Подтверждение соответствия</th> <th>Доказательные документы</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">1</th> <th style="text-align: center;">2</th> <th style="text-align: center;">3</th> <th style="text-align: center;">4</th> <th style="text-align: center;">5</th> <th style="text-align: center;">6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>		Наименование организации-заявителя	Наименование системы			Кодовое обозначение системы	Исполнители и соисполнители	Распространяемые требования СБ	МОС	Соответствие	Подтверждение соответствия	Доказательные документы	1	2	3	4	5	6												
Наименование организации-заявителя	Наименование системы			Кодовое обозначение системы	Исполнители и соисполнители																									
Распространяемые требования СБ	МОС	Соответствие	Подтверждение соответствия	Доказательные документы																										
1	2	3	4	5	6																									

Форма таблицы соответствия:

<p>СОГЛАСОВАНО РУКОВОДИТЕЛЬ НИ _____ <small>(наименование организации)</small></p> <p>_____</p>	<p>УТВЕРЖДАЮ РУКОВОДИТЕЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ</p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;"><small>(Заявитель)</small></p>
---	---

(ФИО, подпись) « ___ » _____ 20__ г. (дата)	(ФИО, подпись) « ___ » _____ 20__ г. (дата)			
ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ				
(наименование системы (подсистемы) или характеристики типа изделия) ТРЕБОВАНИЯМ СЕРТИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА				
Наименование организации-заявителя	Наименование системы			Кодовое обозначение системы
Распространяемые требования СБ	МОС	Соответствие	Подтверждение соответствия	Доказательные документы
1	2	3	4	5

Таблицы соответствия оформляются для каждой системы, подсистемы, характеристики (прочность, летно-технические характеристики и т.п.) в соответствии с классификацией по ГОСТ 18675-79 (АТА-100) изделия; при этом в таблицу включаются все требования СБ, относящиеся и примененные к конкретной системе, подсистеме, характеристике.

Примечание. Для авиационного маршевого двигателя, вспомогательного двигателя и воздушного винта Таблица соответствия может оформляться без разбиения на системы, подсистемы, характеристики.

Против каждого требования в Таблицах соответствия указываются цифровые коды МОС в соответствии с подразд. 2.2 настоящего Приложения.

2.1. Порядок заполнения

(а) Проект таблицы соответствия

В графе 1 указываются по порядку, без исключений и пропусков все номера пунктов Сертификационного базиса, относящиеся к конкретной системе в соответствии с ГОСТ 18675-79 (АТА-100).

В графе 2 указываются методы определения соответствия в виде кодов согласно таблице, приведенной в подразд 2.2 настоящего раздела.

В графе 3 проставляется:

- знак (+) при подтверждении соответствия;
- знак (-) в случае несоответствия или частичного несоответствия;
- знак (экв.) при заявлении соответствия эквивалентному уровню летной годности.

В графе 4 приводится краткое обоснование соответствия требованиям данного пункта Сертификационного базиса или эквивалентному уровню летной годности. Сложные тексты могут быть помещены в отдельном приложении к Таблице соответствия со ссылкой на них в графе 4.

В графе 5 указываются номера доказательных и подтверждающих документов согласно прилагаемому к Таблице соответствия перечню этих документов.

В графе 6 указываются организации, которые Разработчик привлекает в качестве соисполнителей.

Заполненная Таблица соответствия подписывается руководителем Независимой инспекции и руководителем организации-заявителя. Подписи заверяются печатями.

(б) Таблица соответствия – окончательная

В графе 1 указываются по порядку, без исключений и пропусков все номера пунктов Сертификационного базиса, относящиеся к конкретной системе в соответствии с ГОСТ 18675-79 (АТА-100).

В графе 2 указываются методы определения соответствия в виде кодов согласно таблице, приведенной в подразд. 2.2 настоящего раздела.

В графе 3 проставляется:

- знак (+) при подтверждении соответствия;
- знак (-) в случае несоответствия или частичного несоответствия;
- знак (экв.) при заявлении соответствия эквивалентному уровню летной годности.

В графе 4 приводится краткое обоснование соответствия требованиям данного пункта Сертификационного базиса или эквивалентному уровню летной годности. Сложные тексты могут быть помещены в отдельном приложении к Таблице соответствия со ссылкой на них в графе 4.

В графе 5 указываются номера доказательных и подтверждающих документов согласно прилагаемому к Таблице соответствия перечню этих документов.

Заполненная Таблица соответствия подписывается руководителем Независимой инспекции и руководителем организации-заявителя. Подписи заверяются печатями.

2.2. Методы определения соответствия

Для каждого требования, включенного в Таблицу соответствия по конкретной системе, подсистеме, характеристике воздушного судна, устанавливаются методы определения соответствия (МОС). Цифровые коды МОС назначаются в соответствии с нижеприведенной таблицей. Набор кодов МОС по конкретному пункту СБ показывает, какие виды работ и испытаний должны быть проведены для доказательства выполнения конкретного требования СБ в отношении каждой системы, подсистемы, характеристики.

Кo	Виды работ и испытаний	Доказательные документы
0	Рассмотрение и учет: - распространения требований; - выбора методов, факторов, критериев; - определений	Доказательная документация не требуется
1	Анализ конструкции АТ, конструкторской и эксплуатационной документации	Отчет /техническая справка, содержащая результаты анализа
2	Расчеты	Отчет /техническая справка с расчетами
3	Анализ отказобезопасности	Отчет по анализу отказобезопасности
4.1	Стендовые/лабораторные испытания	Отчеты по испытаниям
4.2	Стендовые испытания в термобарокамере (для АД, ВД, ВВ)	
5	Наземные испытания	
6	Летные испытания	
7	Моделирование (моделирующие стенды)	
8	Одобрение комплектующих изделий	Свидетельство о годности, Одобрительное письмо, одобрение на установку
9	Обобщение опыта эксплуатации	Отчеты по обобщению опыта эксплуатации

2.3. Перечень доказательной документации

Перечень доказательной документации (ПДД) оформляется в виде таблицы.

№ п/п	Название	№ документа
1	2	3

В графе 1 указывается порядковый номер документа.

В графе 2 указывается название документа.

В графе 3 указывается регистрационный номер документа по классификации предприятия-разработчика.

Приложение 11
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»

Требования к Протоколу Макетной комиссии

1. Протокол Макетной комиссии должен включать в себя следующие разделы:

1.1. Титульный лист

Оформление титульного листа должно соответствовать форме:

УТВЕРЖДАЮ	
Руководитель	Авиационного регистра

(ФИО, подпись)	
«__» _____ 20__ г.	
(Дата)	
 ПРОТОКОЛ МАКЕТНОЙ КОМИССИИ 	
СОГЛАСОВАНО РУКОВОДИТЕЛЬ НИ _____	УТВЕРЖДАЮ РУКОВОДИТЕЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ
(наименование организации)	_____
	(Заявитель)

(ФИО, подпись)	(ФИО, подпись)
«__» _____ 20__ г.	
(дата)	(дата)

Утверждающие подписи на титульном листе должны быть заверены печатью соответствующих организаций.

1.2. Оглавление

Оглавление должно содержать перечень разделов Протокола и номера соответствующих страниц.

1.3. Описание изделия (может содержаться в Приложении к Протоколу)

В разделе приводится краткое описание сертифицируемого изделия, содержащее основные характеристики, описание конструкции изделия и его агрегатов и систем, применяемые конструкционные материалы и т.д., описание кабины экипажа и пассажирской кабины, силовой установки, противопожарного и кислородного оборудования, пилотажно-навигационного, радиосвязного, свето- и электротехнического оборудования, системы аварийной сигнализации, бортовых средств контроля и регистрации полетных данных. описание технического обслуживания и эксплуатации изделия, а также перспектив развития данного изделия.

Также может быть дана ссылка на приложение, содержащее сообщение Разработчика изделия об его основных данных, конструкции и состоянии работ по созданию и сертификации.

1.4. Перечень работ, выполненных Макетной комиссией (оформляется при необходимости)

Перечисляются работы, выполненные Макетной комиссией.

1.5. Протоколы по результатам работы секций

Форма протокола по результатам работы секций:

ПРОТОКОЛ	
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТЫ « _____ »	
(наименование секции/группы)	
НА ЭТАПЕ МАКЕТА ПО _____	
(изделие)	
_____	_____
(место проведения работ)	(сроки проведения работ)
Председатель секции	_____
	(ФИО)
Члены макетной комиссии:	
Наименование организации	ФИО
_____	_____
_____	_____
В работе секции принимали участие:	
Наименование организации	ФИО
_____	_____
_____	_____
В ходе работы секции рассмотрен макет _____	
(Изделие)	
и следующие материалы, представленные на рассмотрение макетной комиссии заявителем _____	
(наименование организации-заявителя)	
На основании рассмотрения макета (наименование изделия) и представленных материалов и по результатам работы секции членами макетной комиссии сделаны следующие выводы:	

Работа Макетной комиссии проводится в тематических секциях. Количество и тематическая направленность этих секций определяется в зависимости от сложности и объема необходимых работ.

В Протоколе по результатам работы секции указываются:

- фамилии руководителя секции и членов Макетной комиссии, работающих в данной секции;
- фамилии участников секции, представляющих Заявителя и другие организации;
- место и время проведения работы.

Приводятся рассмотренные на этапе макета материалы и документы, перечень рассмотренных пунктов СБ и выводы членов макетной комиссии по результатам работы секции в соответствии с пп. 1.6 (а)-(е) настоящего приложения. Протокол заверяется руководителем секции и членами Макетной комиссии.

1.6. Заключение

Форма Заключения Протокола Макетной комиссии:

<p>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</p> <p>МАКЕТНОЙ КОМИССИИ ПО _____ (изделие)</p> <p>1. Требования сертификационного базиса _____ (изделие)</p> <p>могут быть реализованы в конструкции при условии устранения замечаний, указанных в Протоколах секций макетной комиссии.</p> <p>2. Сертификационный базис _____ (изделие)</p> <p>учитывает требования к летной годности и охране окружающей среды, распространяемые на создаваемое изделие; специальные технические условия учитывают особенности изделия и не требуют дополнения (или требуют в части, отмеченной в протоколе макетной комиссии).</p> <p>3. Проект таблицы соответствия требованиям сертификационного базиса _____ (изделие)</p> <p>рекомендовать для использования в последующих работах по сертификации указанного изделия при условии устранения замечаний, отмеченных в Протоколах секций макетной комиссии.</p> <p>4. Проект плана сертификационных испытаний _____ (изделие)</p>

и его компонентов одобрить с учетом замечаний, отмеченных в Протоколах секций макетной комиссии. Заявителю подготовить план сертификационных испытаний к утверждению в установленном порядке.

5. Перечень комплектующих изделий _____,
(изделие)

подлежащих сертификации одобрить с учетом замечаний, отмеченных в Протоколах секций макетной комиссии.

6. Этап макета по _____
(изделие)

считать завершенным (или не завершенным в части ...).

Протокол макетной комиссии по _____
(изделие)

рекомендовать к утверждению.

Протокол макетной комиссии разослать:

(наименование организации)

Подлинный экземпляр протокола макетной комиссии хранить в архиве Авиарегистра.

Председатель макетной комиссии

(ФИО, подпись)

Заместитель

Председателя макетной комиссии

(ФИО, подпись)

Председатели секций:

(ФИО, подпись)

(ФИО, подпись)

Члены макетной комиссии:

(ФИО, подпись)

(ФИО, подпись)

(ФИО, подпись)

(ФИО, подпись)

Заключение Протокола Макетной комиссии должно содержать оценку:

(а) полноты учета требований к летной годности, распространенных на создаваемый тип АТ, и необходимости разработки специальных технических условий для данного типа АТ;

(б) степени реализации требований Сертификационного базиса в конструкции и характеристиках проектируемого изделия;

(в) проекта Таблицы соответствия изделия требованиям Сертификационного базиса в части достаточности предлагаемых видов проверок и испытаний;

(г) перечня комплектующих изделий, подлежащих сертификации;

(д) планов сертификационных испытаний изделия и его систем.

Заключение подписывается Председателем Макетной комиссии,

заместителями Председателя Макетной комиссии, председателями секций и членами Макетной комиссии.

1.7. Приложения

Протокол Макетной комиссии в качестве приложений включает в себя:

(а) Сертификационный базис изделия;

(б) Положение о проведении этапа макета;

(в) состав Макетной комиссии, утвержденный Авиарегистром; приводится с указанием фамилий, имен и отчеств членов комиссии, их специализации и принадлежности к организациям. Приводится состав Макетной комиссии с распределением по секциям;

(г) проект плана сертификационных работ с указанием этапов сертификации, наименования исполнителей и сроков выполнения работ. Проект плана оформляется в форме таблицы:

УТВЕРЖДАЮ Руководитель программы (в организации заявителя)			

(должность)			

(ФИО, подпись)			
« ___ » _____ 20__ г.			
(Дата)			
ПРОЕКТ ПЛАНА СЕРТИФИКАЦИОННЫХ РАБОТ НА _____ (изделие)			
Этапы сертификации	Наименование работ	Исполнители	Сроки выполнения работ

(д) проект плана испытаний, проверок и сертификации основных функциональных систем изделия;

(е) перечень комплектующих изделий, предназначенных для установки на изделие и подлежащих сертификации, оформляемых по форме:

УТВЕРЖДАЮ (от разработчика изделия)	СОГЛАСОВАНО (от независимой инспекции)
---	--

1. Опытные (вновь разрабатываемые для изделия) КИ

№п/п	Наименование изделия	Обозначение изделия	Разработчик	Категория критической функции	Уровень ПО	Требуемая сертификационная документация

2. Выпускаемые серийно КИ

№п/п	Наименование изделия	Обозначение изделия	Разработчик	Имеющееся одобрение

(ж) перечень импортируемых комплектующих изделий для установки на воздушное судно. Оформляется в форме таблицы с указанием наименования изделия, кода ОКП (Общероссийский классификатор продукции), обозначения документа на поставку, поставщика, принадлежности к системе и количества.

1.8. Мероприятия по устранению недостатков

В разделе описываются мероприятия по устранению недостатков, связанных с летной годностью воздушного судна и его компонентов и другими требованиями СБ, если такие недостатки выявлены на этапе макета.

Приложение 12
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»

Требования к содержанию сертификационного базиса комплектующего изделия

1. Настоящее приложение устанавливает содержание и порядок разработки и оформления сертификационных базисов комплектующих изделий категории А, устанавливаемых на изделия.
2. Требования настоящего приложения распространяются на КИ, сертифицируемые в соответствии с требованиями настоящих правил, независимо от того, подана ли заявка на получение свидетельства о годности или на получение одобрительного письма на вновь разрабатываемое КИ.
3. Сертификационный базис КИ должен содержать следующие разделы:
 - а) введение - краткое общее описание характеристик КИ, в том числе особенности конструкции КИ, его конкретное назначение и поблочный состав. Если запрашивается Одобрительное письмо, должно быть указано изделие, на который устанавливается КИ.
 - б) общие технические требования.
 - в) технические требования и нормы испытаний на внешние воздействия.
 - г) технические требования и нормы испытаний на взрывобезопасность.
 - д) технические требования и нормы испытаний на электромагнитную совместимость.
 - е) технические требования к КИ как приемнику электроэнергии.
 - ж) требования к сертификации программного обеспечения.
 - з) специальные требования (Технические требования к функциональным характеристикам КИ).
 - и) специальные технические условия.
4. Разделы сертификационного базиса КИ, указанные в п.3б)-3з) настоящего приложения, оформляются в виде таблицы:

№ п.п	Требования сертификационного базиса	Дополнительные указания об условиях применения и испытаниях КИ
1	2	3

В колонке 2 указываются наименования всех разделов сертификационного базиса КИ по п.3б)-3з) настоящего приложения и номера пунктов требований, распространяемых на КИ.

В колонке 3 указываются данные, уточняющие или конкретизирующие сертификационное требование по условиям применения КИ - например, коды динамических зон, типы отсеков установки по герметичности, степени жесткости/группы исполнения по внешним воздействиям, категории электромагнитных помех, категории приемников электроэнергии и тип системы электропитания, тип окружающей среды по пожаро- и взрывобезопасности, климатические зоны использования изделия, уровень программного обеспечения. В качестве справочной информации может быть указан соответствующий пункт технического задания на разработку.

Для разделов сертификационного базиса КИ, указанных в п.3в)-3е) настоящего приложения, в данной графе должны также указываться требования разделов 3з) и 3и), которые должны быть оценены при испытании КИ на внешние воздействия. При сертификации КИ, для которых существуют введенные в установленном порядке требования, данные требования должны быть выбраны из их числа.

Раздел «Специальные технические условия» оформляется в виде следующей таблицы:

№ п.п.	Требования СТУ	Источник требований	Метод доказательства соответствия
1	2	3	4

В колонке 2 записываются тексты соответствующих требований.

При формировании СТУ допускается частичное использование текста базовых требований, а также их изменение применительно к КИ по сравнению с требованиями к изделию.

В колонке 3 указывается источник, из которого взято требование

В колонке 4 указывается метод доказательства соответствия

сертификационному базису КИ. Для обозначения методов доказательства используются следующие обозначения:

1 – лабораторные испытания;

2 – летные испытания;

3 – стендовые испытания;

4 – аналитические методы (расчеты, анализы и т.п.).

Сертификационный базис КИ оформляется на следующих этапах квалификации:

- этапе подачи заявки - план-проспект сертификационного базиса КИ;
- этапе макета КИ;
- этапе завершения сертификационных испытаний.

План-проспект сертификационного базиса КИ разрабатывается и утверждается разработчиком КИ (заявителем) с участием разработчика изделия, если КИ создается по техническому заданию этого разработчика.

По результатам рассмотрения плана-проспекта сертификационного базиса КИ авиарегистр направляет заявителю, назначенному(-ым) сертификационным центрам и разработчику изделия замечания по содержанию плана - проспекта.

На этапе макета КИ разработчик КИ совместно с сертификационными центрами и разработчиком изделия, если КИ создается по его техническому заданию, уточняет сертификационный базис КИ с учетом замечаний авиарегистра. Сертификационный базис КИ утверждается разработчиками КИ, (изделия) и представляется на одобрение авиарегистра. Одновременно с сертификационным базисом КИ в авиарегистр представляется протокол макетной комиссии (или выписка из него) с указанием того, что сертификационный базис КИ согласован сертификационным центром.

После завершения работ, предусмотренных планом сертификации, уточненный, при необходимости, сертификационный базис КИ утверждается разработчиками КИ, изделия и представляется на одобрение авиарегистра.

5. Титульные листы плана-проспекта сертификационного базиса КИ и сертификационного базиса КИ на этапах макета и завершения сертификационных испытаний оформляются по формам, приведенным в ниже. Последние листы сертификационного базиса КИ подписываются ведущими исполнителями разработчиков КИ и изделия.

ПЛАН-ПРОСПЕКТ КВАЛИФИКАЦИОННОГО БАЗИСА

_____ - комплектующего изделия категории А
(обозначение КИ)

Обозначение изделия, если КИ создается для конкретного изделия

Руководитель предприятия-
разработчика КИ
Подпись, ФИО, Дата

Руководитель предприятия -
разработчика изделия
(если КИ создается по ТЗ этого разработчика)
Подпись, ФИО, Дата

КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ БАЗИС

№

_____ – комплектующего изделия категории А
(обозначение КИ)

_____ обозначение ОАТ, если КИ создается только для конкретного ОАТ

Издание 01(этап макета) или 02 (уточненное по результатам квалификации)

Место для постановки печати «Одобрено авиарегистром»

Руководитель предприятия-
разработчика КИ
Подпись, ФИО, Дата

Руководитель предприятия -
разработчика изделия
(если КИ создается по ТЗ этого разработчика)
Подпись, ФИО, Дата