МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

Части 21, 39, 145, 183

gost.e-ecolog.ru

Часть 21. Процедуры сертификации авиационной техники

Часть 39. Директивы летной годности

Часть 145. Ремонтные организации

Часть 183. Представители Авиационного регистра

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

Часть 21

ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

1999

ЛИСТ УЧЕТА ИЗМЕНЕНИЙ
к Части 21 АП — Процедуры сертификации
авиационной техники

№ п/п	Обозначение изменения	Дата вступления в силу	№ п/п	Обозначение изменения	Дата вступления в силу
1	Поправка № 21–1 1И1–21.125 1И1–21.125(a)(1) 1И1–21.125(a)(2) 1И1–21.125(b)(2) 1И1–21.125(b)(9) 1И1–21.125(b)(11) 1И1–21.128(a)(2) 1И1–21.130(c) 1И1–21.163(a) 1И1–21.163(b)	20.03.95			

Примечание. Номер изменения состоит из цифр, указывающих общий порядковый номер изменения, буквы «И», цифр, указывающих порядковый номер изменения к параграфу (пункту), и номера параграфа (пункта), в который вносится изменение. Например: 3И2–21.137 — это третье изменение к АП–21, являющееся вторым изменением к параграфу 21.137.

№ п/п	Обозначение изменения	Дата вступления в силу	№ п/п	Обозначение изменения	Дата вступления в силу

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 5

РАЗДЕЛ А — ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Глава 1. Определения 7

Глава 2. Общие положения 8
2.1. Содержание Правил сертификации 8
2.2. Действие Правил сертификации 8
2.3. Применение и толкование Авиационных правил 8
2.4. Отступления от требований к летной годности 8
2.5. Сертификационные работы 8
2.6. Этапы сертификации образца авиационной техники 9
2.7. Организации и эксперты, обеспечивающие сертификацию типа авиационной техники 9
2.8. Независимая инспекция 9
2.9. Органы по летной годности в организации Разработчика 9
2.10. Эксплуатационная документация образца 10
2.11. Условие допуска авиационной техники к сертификационным испытаниям 10

РАЗДЕЛ В — СЕРТИФИКАТЫ ТИПА

Применимость 11

Глава 3. Заявка на получение Сертификата типа. Требования к летной годности и охране окружающей среды. Сертификационный базис 11
3.1. Подача заявки на получение Сертификата типа 11
3.2. Заявка на получение Сертификата типа 11
3.3. Распространение Авиационных правил (норм летной годности) и поправок к ним. Критерии летной годности 11
3.4. Специальные технические условия 11
3.5. Требования к охране окружающей среды 12
3.6. Требования к летной годности и охране окружающей среды, распространяемые на образец авиационной техники. Сертификационный базис 12
3.7. Изменения конструкции образца авиационной техники, требующие новой сертификации типа 12

Глава 4. Сертификаты типа 12
4.1. Выдача Сертификатов типа 12
4.2. Типовая конструкция образца авиационной техники 12
4.3. Сертификат типа воздушного судна транспортной, нормальной, многоцелевой, акробатической и коммьютерной категории, свободного пилотируемого аэростата, авиационного маршевого и вспомогательного двигателей, воздушного винта 13
4.4. Сертификат типа по шуму на местности воздушного судна 13
4.5. Сертификат типа воздушного судна ограниченной категории 13
4.6. Сертификат типа воздушного судна Вооруженных Сил, используемого в гражданской авиации 13
4.7. Сертификат типа импортируемого образца авиационной техники 14
4.8. Сертификация экспортируемой авиационной техники 14
4.9. Содержание Сертификата типа 15
4.10. Действие Сертификата типа 15

Глава 5. Этап макета и сертификационные испытания воздушного судна 15
5.1. Этап макета воздушного судна 15
5.2. Сертификационные заводские испытания воздушного судна 16
5.3. Сертификационные контрольные испытания воздушного судна 17
5.4. Эксплуатационные испытания воздушного судна 18
5.5. Сертификационные испытания очень легких самолетов 19
5.6. Летчики–испытатели 19

Глава 6. Права и обязанности Держателя Сертификата типа и Эксплуатанта 19
6.1. Передача Сертификата типа 19
6.2. Проверка Сертификата типа. Обязанности Держателя Сертификата типа 20
6.3. Обязанности Эксплуатанта 20

Глава 7. Компоненты воздушного судна 20
7.1. Классификация компонентов воздушного судна 20
7.2. Сертификация компонентов воздушного судна 21

Глава 8. Сертификационные испытания авиационных маршевых и вспомогательных двигателей и воздушных винтов 21
8.1. Применимость 21
8.2. Этап макета 21
8.3. Сертификационные заводские испытания 21
8.4. Сертификационные контрольные испытания АМД, ВВ и ВД 22

Глава 9. Одобрение комплектующих изделий 23
9.1. Общие положения 23
9.2. Квалификация комплектующих изделий категории А 23
9.3. Модификация типовой конструкции комплектующего изделия категории А 24
9.4. Одобрение комплектующих изделий категории Б 24

РАЗДЕЛ С — ВРЕМЕННЫЙ СЕРТИФИКАТ ТИПА И СПЕЦИАЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВРЕМЕННОЙ КАТЕГОРИИ

Применимость 25

Глава 10. Подача заявки на получение Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории 25
10.1. Право на получение Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории 25
10.2. Заявка на получение Временного сертификата типа 25

Глава 11. Выдача Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории. Условия выполнения полетов. Обязанности Держателя Временного сертификата типа 25
11.1. Выдача временных сертификатов 25
11.2. Условия выполнения полетов временно сертифицированных воздушных судов 26
11.3. Обязанности Держателя Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории 26

РАЗДЕЛ D — МОДИФИКАЦИЯ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ ОБРАЗЦА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Применимость 27

Глава 12. Процедуры классификации модификаций типовой конструкции образца авиационной техники 27
12.1. Классификация модификаций типовой конструкции 27
12.2. Одобрение классификации модификаций типовой конструкции 27

РАЗДЕЛ Е — ВЫДАЧА ДОПОЛНЕНИЙ К СЕРТИФИКАТУ ТИПА

Применимость 28

Глава 13. Заявка на Дополнение к Сертификату типа образца авиационной техники 28
13.1. Подача заявки на получение Дополнения к Сертификату типа. Распространение Авиационных правил (норм летной годности) и поправок к ним 28

Глава 14. Дополнительные сертификационные работы. Выдача Дополнения к Сертификату типа 28
14.1. Дополнительные сертификационные работы 28

РАЗДЕЛ F - ПРОИЗВОДСТВО ТОЛЬКО ПО СЕРТИФИКАТУ ТИПА

21.121. Область применения 30
21.123. Производство по Сертификату типа 30
21.125. Система контроля производства.
Подсистема по рассмотрению материалов контроля 30
21.127. Испытания: воздушное судно 31
21.128. Испытания: двигатели воздушного судна 31
21.129. Испытания: воздушные винты 31
21.130. Доказательство соответствия 31

РАЗДЕЛ G - СЕРТИФИКАТЫ НА ПРОИЗВОДСТВО

21.131. Область применения 32
21.133. Право на получение 32
21.135. Требования для выдачи 32
21.137. Размещение производства 32
21.139. Контроль качества 32
21.143. Требования к документации по качеству.
Головной изготовитель 32
21.147. Изменения в системе обеспечения качества 32
21.149. Производство нескольких типов изделий 32
21.151. Перечень ограничений на производство 32
21.153. Изменения к Сертификату на производство 32
21.155. Возможность передачи 33
21.157. Проверки и испытания 33
21.159. Продолжительность действия 33
21.161. Показ Сертификата 33
21.163. Привилегии Держателя Сертификата 33
21.165. Обязанности Держателя Сертификата 33

РАЗДЕЛ H - СЕРТИФИКАТЫ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

21.171. Применимость 34
21.173. Общие положения 34
21.175. Сертификаты летной годности: классификация (категории) 34
21.177. Изменения и поправки 34
21.179. Допустимость передачи 34
21.181. Действие сертификатов летной годности 34
21.182. Идентификация воздушного судна 34
21.183. Выдача стандартных сертификатов летной годности 34
21.187. Выдача сертификатов летной годности в нескольких категориях 35
21.191. Экспериментальные сертификаты летной годности 35
21.193. Экспериментальные сертификаты летной годности:
общие положения 35
21.197. Разрешения на специальные полеты 36
21.199. Выдача разрешения на специальный полет 36
21.200. Временные сертификаты летной годности 36
21.202. Экспортные сертификаты летной годности 36
21.204. Разрешения на первый вылет и доводочные полеты 36

ВВЕДЕНИЕ

Настоящие Правила разработаны в соответствии с межгосударственным Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, утвержденным 30.12.91 (Минск), и направлены на повышение уровня безопасности полетов воздушных судов государств–участников Соглашения.

Правила устанавливают обязательный для выполнения предприятиями, организациями и другими юридическими и физическими лицами государств–участников Соглашения порядок сертификации и контроля за соответствием гражданских воздушных судов, компонентов, а также их производства действующим Авиационным правилам.

Настоящие Правила учитывают накопленный опыт сертификации авиационной техники, стандарты и рекомендации Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и международную практику в области летной годности воздушных судов.

РАЗДЕЛ А — ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1.1. Межгосударственный авиационный комитет (МАК) — постоянно действующий исполнительный орган, учрежденный независимыми государствами (государствами–учредителями), уполномоченный ими осуществлять в пределах своей компетенции реализацию Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, а также обеспечивать работу Совета по авиации и использованию воздушного пространства, направленную на обеспечение безопасности полетов воздушных судов. Государствами–учредителями МАК являются: Республика Азербайджан, Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Грузия, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Республика Молдова, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан, Российская Федерация, Туркменистан, Украина.

Межгосударственный авиационный комитет взаимодействует с авиационными администрациями государств–учредителей в области нормирования летной годности и процедур сертификации авиационной техники в соответствии с делегированными ему государствами–учредителями функциями и соглашениями между ними.

1.2. Авиационный регистр МАК (Авиарегистр) — компетентный орган Межгосударственного авиационного комитета, осуществляющий деятельность в области летной годности и процедур сертификации воздушных судов, их компонентов, производства авиационной техники, охраны окружающей среды от воздействия авиации с выдачей соответствующих сертификатов, свидетельств и эквивалентных им документов, а также осуществляющий сертификацию организаций, разрабатывающих авиационную технику, аккредитацию организаций (центров), выполняющих сертификационные работы, и уполномоченных Авиарегистром представителей и экспертов (экспертов–аудиторов).

1.3. Орган государственного регулирования гражданской авиации (авиационная администрация) — орган исполнительной власти государства–учредителя, уполномоченный осуществлять в пределах своей компетенции деятельность, направленную на обеспечение безопасности полетов воздушных судов.

1.4. Авиационные правила — принятый государствами–учредителями свод процедур, правил, норм и стандартов, выполнение которых признается государствами–учредителями в качестве обязательного условия обеспечения безопасности полетов и охраны окружающей среды от воздействия авиации. Авиационные правила имеют статус единых для государств–учредителей и вводятся в действие в этих государствах в установленном ими порядке.

1.5. Нормы летной годности (НЛГ) — часть Авиационных правил, которая содержит требования к конструкции, параметрам и летным качествам воздушных судов и их компонентов, направленные на обеспечение безопасности полетов.

1.6. Авиационная техника — применительно к настоящим Правилам под авиационной техникой понимается воздушное судно (ВС) и его компоненты.

1.7. Образец авиационной техники — применительно к настоящим Правилам образцом авиационной техники является тип воздушного судна, тип авиационного маршевого двигателя, тип воздушного винта и тип вспомогательного двигателя.

1.8. Разработчик — организация, предприятие или иное юридическое лицо, осуществляющее разработку авиационной техники.

1.9. Сертификат Разработчика — документ, выдаваемый Авиарегистром организации, признанной Авиарегистром в качестве Разработчика образцов авиационной техники.

1.10. Изготовитель — предприятие или иное юридическое лицо, осуществляющее производство авиационной техники.

1.11. Независимая инспекция — инспекция, осуществляющая контрольные функции у Разработчика и Изготовителя, уполномоченная соответствующими органами государственного регулирования и Авиарегистром и принимающая в пределах своей компетенции решения, независимые от решений и мнений организаций и предприятий, которые она контролирует.

1.12. Эксплуатант — предприятие или иное юридическое лицо, осуществляющее эксплуатацию воздушных судов и имеющее сертификат или свидетельство, которые выданы органом государственного регулирования гражданской авиации.

1.13. Сертификационный центр — организация, выполняющая сертификационные работы и имеющая на то соответствующие полномочия Авиарегистра.

1.14. Сертификация — установление соответствия авиационной техники и ее производства требованиям действующих авиационных правил.

1.15. Сертификат типа — документ, выдаваемый Авиарегистром и удостоверяющий соответствие образца авиационной техники требованиям сертификационного базиса.

1.16. Дополнение к Сертификату типа — документ, выдаваемый Авиарегистром и удостоверяющий соответствие сертифицированного образца авиационной техники с внесенным в его типовую конструкцию главным, акустическим или эмиссионным изменением распространенным на него требованиям к летной годности и охране окружающей среды.

1.17. Заявка на выдачу Сертификата типа — заявление любого юридического лица (Заявителя), поданное им в Авиарегистр для получения Сертификата типа на образец авиационной техники.

1.18. Заявитель — лицо, подавшее в Авиарегистр заявку на получение Сертификата типа, Сертификата/Одобрения производства или другого сертификационного документа.

1.19. Держатель Сертификата типа — Заявитель, получивший от Авиарегистра Сертификат типа на образец авиационной техники.

1.20. Сертификационный базис — комплекс требований к летной годности и охране окружающей сре-

ды, распространенных на данный образец авиационной техники.

1.21. Квалификационный базис — комплекс требований к летной годности, распространенных на данный тип комплектующего изделия.

1.22. Типовая конструкция — конструкция образца авиационной техники (включая его летные характеристики и эксплуатационные ограничения), соответствие которой требованиям сертификационного базиса устанавливается по результатам сертификации образца.

1.23. Доказательная документация (ДД) — документация, содержащая результаты проверок, испытаний и оценок летной годности образца авиационной техники и устанавливающая его соответствие требованиям сертификационного базиса.

1.24. Эксплуатационная документация (ЭД) — документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию образца, включая его техническое обслуживание, и содержащая эксплуатационные ограничения, процедуры и рекомендации.

1.25. Технические условия на приемку и поставку образца (ТУ) — документ, содержащий информацию о типовой конструкции, параметры и характеристики серийно изготавливаемого экземпляра авиационной техники, которые подлежат контролю и оценке при приемке экземпляра в качестве готовой продукции и установлении его соответствия типовой конструкции, указанной в Сертификате типа образца.

1.26. Сертификат летной годности — документ, удостоверяющий соответствие экземпляра воздушного судна типовой конструкции, указанной в Сертификате типа образца, и являющийся необходимым условием допуска к летной эксплуатации этого экземпляра ВС с установленными для него ограничениями.

1.27. Свидетельство о годности изделия — документ, удостоверяющий соответствие типа комплектующего изделия требованиям квалификационного базиса.

1.28. Модификация — любое главное, второстепенное, акустическое или эмиссионное изменение типовой конструкции образца авиационной техники, касающееся его летной годности или затрагивающее его характеристики, влияющие на окружающую среду.

1.29. Главное изменение — такое изменение типовой конструкции образца, которое существенно влияет на его летную годность.

1.30. Второстепенное изменение — такое изменение типовой конструкции образца, которое несущественно влияет на его летную годность и не является главным изменением.

1.31. Акустическое или эмиссионное изменение — такое изменение типовой конструкции образца, которое влияет на уровень шума на местности или эмиссию и требует дополнительной сертификации на соответствие требованиям к охране окружающей среды.

ГЛАВА 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Содержание Правил сертификации

2.1.1. В настоящих Правилах излагаются:

(а) процедуры, выполнение которых необходимо для выдачи документов, удостоверяющих летную годность авиационной техники;

(б) процедуры, устанавливающие взаимоотношения организаций, участвующих в сертификации авиационной техники.

2.2. Действие Правил сертификации

2.2.1. Настоящие Правила обязательны для юридических и физических лиц, создающих и эксплуатирующих гражданские воздушные суда и их компоненты.

2.2.2. Настоящие Правила не отменяют действие документов, выданных в установленном порядке и удостоверяющих летную годность воздушных судов и их компонентов, которые были допущены к эксплуатации в гражданской авиации государств–учредителей до даты введения в действие настоящих Правил.

2.3. Применение и толкование Авиационных правил

2.3.1. Единообразное применение и однозначное толкование требований к образцу авиационной техники, включенных в его сертификационный базис, являются необходимым условием обеспечения его сертификации.

2.3.2. Окончательное решение по разногласиям в толковании настоящих Правил, других Авиационных правил, принятых Советом по авиации и использованию воздушного пространства, и сертификационных базисов, утвержденных Авиарегистром, принимает Авиарегистр.

2.4. Отступления от требований к летной годности

2.4.1. Отступления от требований к летной годности образца, включенных в его сертификационный базис, могут признаваться Авиарегистром приемлемыми, если эти отступления компенсируются мерами, обеспечивающими уровень летной годности, эквивалентный уровню, установленному действующими Авиационными правилами (нормами летной годности).

2.5. Сертификационные работы

2.5.1. Соответствие образца авиационной техники и его компонентов требованиям сертификационного базиса устанавливается на основании результатов сертификационных работ: расчетов, моделирования, анализа опыта эксплуатации образца или его прототипов и сертификационных (лабораторных, стендовых, наземных и летных) испытаний образца.

2.5.2. Сертификационные работы проводятся в соответствии с действующими методами определения соответствия или методами, разработанными организациями и предприятиями, проводящими сертификационные работы. Указанные методы подлежат одобрению Авиарегистром и включаются в программы сертификационных работ.

2.5.3. Сертификационные работы проводятся под руководством и контролем Авиарегистра. Авиарегистр имеет право приостанавливать переход к следующему этапу сертификации, если не достигнуты цели предыдущего этапа.

2.5.4. Окончательное решение о соответствии образца авиационной техники требованиям к летной годности и охране окружающей среды принимает Авиарегистр.

Авиарегистр может потребовать от участников сертификационных работ представления ему любых материалов, подтверждающих соответствие авиационной техники требованиям сертификационного (квалификационного) базиса и необходимых для принятия указанного решения.

2.5.5. Если тип авиационной техники создается по государственному заказу (финансирование из средств государственного бюджета), то порядок взаимодействия Авиарегистра с органами государственного регулирования авиационной промышленности и гражданской авиации на этапе макета и в процессе сертификационных работ определяется совместным решением указанных органов и Авиарегистра.

2.5.6. Заявитель является юридическим лицом, ответственным за проведение сертификационных работ на типе авиационной техники в порядке, установленном настоящими Правилами, а также за соответствие типа авиационной техники требованиям сертификационного базиса до окончания эксплуатации типа.

2.6. Этапы сертификации образца авиационной техники

2.6.1. Применительно к вновь создаваемым образцам авиационной техники предписывается следующая последовательность основных этапов сертификации:

(а) подача заявки в Авиарегистр на получение Сертификата типа;

(б) разработка сертификационного базиса образца и утверждение его Авиарегистром;

(в) проведение этапа макета образца вместе с его компонентами;

(г) сертификационные заводские испытания образца (СЗИ) — этап Заявителя;

(д) сертификационные контрольные испытания образца (СКИ) — этап Авиарегистра;

(е) анализ результатов сертификации, принятие решения и выдача Авиарегистром Сертификата типа на образец.

2.6.2. В отдельных случаях (для категории очень легких ВС, аэростатов или для тех образцов авиационной техники, которые к моменту подачи заявки на получение Сертификата типа находятся в серийном производстве или эксплуатации, а также в других случаях) Авиарегистр своим решением может корректировать этапы и процедуры сертификации, сохраняя основные положения настоящих Правил, объемы проверок и испытаний этих образцов, необходимые для установления их соответствия требованиям к летной годности.

2.6.3. Предписываемые Авиарегистром формы сертификатов, свидетельств о годности комплектующих изделий, таблиц соответствия, доказательных и других документов приводятся в циркуляре Авиарегистра.

2.7. Организации и эксперты, обеспечивающие сертификацию типа авиационной техники

2.7.1. В целях экспертной оценки выполнения процедур сертификации, результатов работ на этапах разработки сертификационного базиса образца, квалификационных требований к комплектующему изделию, этапах макета и сертификационных работ, а также для оценки доказательной и эксплуатационной документации Авиарегистр может формировать рабочие группы, макетные комиссии, группы экспертов и другие рабочие органы.

В состав указанных рабочих органов Авиарегистра включаются специалисты Авиарегистра и могут включаться специалисты Сертификационных центров, научно–исследовательских, испытательных и других организаций по представлению руководителей этих организаций. Состав рабочих органов может, при необходимости, корректироваться Авиарегистром для каждого этапа сертификации.

2.7.2. Сертификационные центры и организации, принимающие участие в сертификационных работах, начиная с проведения этапа макета типа авиационной техники, с оформлением соответствующих материалов, доказательной документации и заключений по результатам указанных испытаний и проверок, определяются Авиарегистром с учетом предложений Заявителя.

2.8. Независимая инспекция

2.8.1. Независимая инспекция в организациях Разработчика и на предприятиях Изготовителя осуществляет контроль за соблюдением процедур сертификации, установленных настоящими Правилами, согласование результатов сертификационных работ, контроль качества производства авиационной техники и соответствия рабочей конструкторской документации стандартам, приемку экземпляров этой техники в качестве готовой продукции и выдачу на них сертификатов летной годности или других равнозначных им документов.

2.8.2. Сотрудники Независимой инспекции имеют статус представителей Авиарегистра.

2.8.3. Применительно к настоящим Правилам Независимой инспекцией в организации Разработчика и на предприятии Изготовителя является в подавляющем большинстве случаев военное представительство, компетенция которого установлена соответствующим органом государственного регулирования.

В отдельных случаях, принимая во внимание уровень сложности конструкции и особенности создаваемой авиационной техники, Авиарегистр может разрешить иметь в организации Разработчика или на предприятии Изготовителя Независимую инспекцию, в состав которой не входят военные представители.

2.9. Органы по летной годности в организации Разработчика

2.9.1. Разработчик обязан иметь в своей организации службу сертификации (структурное подразделение), которая имеет Положение, утвержденное Разработчиком, подчиняется непосредственно руководителю организации, координирует деятельность других служб, реализующих требования к летной годности и охране окружающей среды в конструкции и характеристиках образца, а также контролирует результаты сертификационных работ и визирует

доказательную и другую документацию, направляемую в Авиарегистр.

2.9.2. В целях повышения эффективности и сокращения сроков сертификации образца Разработчику рекомендуется иметь в своей организации сотрудников, уполномоченных Авиарегистром в соответствии с процедурами, установленными АП–183.

2.9.3. В организации Разработчика должна действовать Независимая инспекция.

2.9.4. Наличие в организации Разработчика образца авиационной техники службы сертификации и Независимой инспекции является необходимым условием получения этой организацией от Авиарегистра Сертификата Разработчика образца авиационной техники.

2.10. Эксплуатационная документация образца

2.10.1. Каждый образец сертифицируется вместе с его эксплуатационной документацией.

2.10.2. Эксплуатационная документация воздушного судна утверждается Разработчиком, согласовывается Независимой инспекцией в организации Разработчика и Сертификационным центром и вводится в действие авиационной администрацией. Авиарегистр одобряет ЭД в части, предусмотренной Авиационными правилами (нормами летной годности).

2.11. Условие допуска авиационной техники к сертификационным испытаниям

2.11.1. До начала проведения сертификационных (наземных, летных, стендовых, квалификационных) испытаний авиационной техники Разработчик авиационной техники и Независимая инспекция в организации Разработчика на каждый экземпляр авиационной техники, предназначенный для проведения конкретного вида испытаний, оформляют разработанные в установленном порядке документы (формуляр, паспорт или эквивалентный им документ), удостоверяющие соответствие данного экземпляра рабочей конструкторской документации (РКД).

Сертификационные испытания авиационной техники могут быть начаты только при наличии указанных документов.

2.11.2. Изменения конструкции экземпляров авиационной техники, проходящих сертификационные испытания, должны сопровождаться соответствующими изменениями документов, предусмотренных пунктом 2.11.1.

РАЗДЕЛ В — СЕРТИФИКАТЫ ТИПА

ПРИМЕНИМОСТЬ

В этом разделе излагаются:

(а) процедурные требования для выдачи Сертификатов типа воздушного судна, авиационного маршевого и вспомогательного двигателя и воздушного винта;

(б) процедуры распространения на образец авиационной техники требований к летной годности и охране окружающей среды;

(в) правила, которыми руководствуются Заявители на получение Сертификатов типа и Держатели Сертификатов типа.

ГЛАВА 3. ЗАЯВКА НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАТА ТИПА. ТРЕБОВАНИЯ К ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ БАЗИС

3.1. Подача заявки на получение Сертификата типа

3.1.1. Заявка на получение Сертификата типа подается в Авиарегистр Разработчиком образца авиационной техники (далее Заявитель).

3.2. Заявка на получение Сертификата типа

3.2.1. Авиарегистр уведомляет Заявителя и Независимую инспекцию в его организации о принятии заявки и назначенном руководителе группы экспертов Авиарегистра.

3.2.2. Заявки на получение Сертификатов типа воздушного судна, авиационного маршевого и вспомогательного двигателя и воздушного винта составляются по форме, предписываемой Авиарегистром.

3.2.3. Заявка на получение Сертификата типа должна быть снабжена:

(а) спецификацией образца, которая должна содержать краткое техническое описание, принципиальные схемы систем, основные характеристики, а также ожидаемые условия эксплуатации и ограничения, в диапазоне которых будет сертифицирован образец;

(б) планом–проспектом сертификационного базиса образца, который должен содержать перечень разделов, глав и пунктов Авиационных правил (норм летной годности), распространяемых на этот образец, специальных технических условий, касающихся его летной годности, и требований к защите окружающей среды.

Заявка на получение Сертификата типа воздушного судна должна быть также снабжена видом воздушного судна в трех проекциях.

3.2.4. Заявка на получение Сертификата типа воздушного судна транспортной категории действительна на срок не более 5 лет, а на получение Сертификата типа любого другого воздушного судна, авиационного маршевого и вспомогательного двигателей и воздушного винта — на срок не более 3 лет, если одновременно с подачей заявки Заявитель не обосновал, что требуется больший срок на проектирование, доводку и испытания создаваемого им образца, и этот срок был утвержден Авиарегистром, о чем уведомляется Заявитель.

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 с учетом пунктов 3.3.1. и 3.3.2.

3.3. Распространение Авиационных правил (норм летной годности) и поправок к ним. Критерии летной годности

3.3.1. На образец авиационной техники, заявляемый на получение Сертификата типа, распространяются действующие Авиационные правила (нормы летной годности) с поправками, вступившими в силу на дату подачи в Авиарегистр заявки на получение Сертификата типа.

3.3.2. Поправки к Авиационным правилам (нормам летной годности), вступившие в силу после даты подачи заявки на выдачу Сертификата типа, могут быть распространены на данный образец авиационной техники Заявителем, а также распространяются в обязательном порядке, если при принятии указанной поправки предусмотрено, что она имеет обратную силу.

Если Заявитель согласен с поправками, распространенными на заявленный им образец авиационной техники, которые вступили в силу после подачи им заявки на Сертификат типа, то он должен также согласиться с другими поправками , которые Авиарегистр считает непосредственно связанными с распространенными ранее поправками к Авиационным правилам (нормам летной годности).

3.3.3. На образец авиационной техники, для которого не изданы Авиационные правила (нормы летной годности), создаются критерии летной годности (КЛГ). Решение о необходимости создания КЛГ принимает Авиарегистр. Проект КЛГ разрабатывается Заявителем.

При создании КЛГ должны максимально использоваться требования действующих Авиационных правил (норм летной годности), которые могут быть применены к данному образцу авиационной техники.

Уровень летной годности, предусматриваемый КЛГ, должен быть эквивалентен уровню летной годности, установленному соответствующими действующими Авиационными правилами (нормами летной годности).

КЛГ рассматриваются на Исполнительном комитете Совета по нормам и правилам МАК (Исполкоме) и уверждаются Авиарегистром.

3.4. Специальные технические условия

3.4.1. Если Авиарегистр считает, что действующие на момент подачи заявки на Сертификат типа Авиационные правила (нормы летной годности) не содержат адекватных требований к летной годности заявляемого на сертификацию образца авиационной техники вследствие наличия новых или необычных особенностей в его конструкции, характеристи-

ках, области применения или условиях эксплуатации, то для данного образца разрабатываются специальные технические условия.

Специальные технические условия содержат как дополнительные в отношении Авиационных правил (норм летной годности) требования к летной годности образца, так и перечень требований действующих Авиационных правил, не относящихся к сертифицируемому образцу.

3.4.2. Специальные технические условия с обоснованием этих условий разрабатываются Заявителем.

Специальные технические условия включаются в сертификационный базис образца отдельным разделом.

3.5. Требования к охране окружающей среды

3.5.1. На воздушное судно и авиационный маршевый двигатель распространяются требования к охране окружающей среды, установленные Приложением 16 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.), или требования Авиационных правил, разработанные на основе указанного Приложения.

3.5.2. Требования к охране окружающей среды включаются в сертификационные базисы воздушного судна и авиационного маршевого двигателя в качестве самостоятельных разделов.

3.5.3. Соответствие образца авиационной техники требованиям к охране окружающей среды удостоверяется Сертификатом типа воздушного судна по шуму на местности либо записью в Карте данных Сертификата типа.

3.6. Требования к летной годности и охране окружающей среды, распространяемые на образец авиационной техники. Сертификационный базис

3.6.1. Образец авиационной техники, заявленный на получение Сертификата типа, должен соответствовать распространяемым на него требованиям к летной годности и охране окружающей среды (3.3; 3.4; 3.5).

Указанные требования оформляются Заявителем в качестве сертификационного базиса образца.

3.6.2. Заявитель представляет сертификационный базис образца авиационной техники в Авиарегистр для утверждения. Решение о необходимости рассмотрения сертификационного базиса на Исполкоме принимается Авиарегистром.

3.6.3. Сертификационный базис окончательно утверждается Авиарегистром по результатам сертификации образца и включает также указание требований, по которым обеспечено эквивалентное соответствие (2.4)

3.7. Изменения конструкции образца авиационной техники, требующие новой сертификации типа

3.7.1. В том случае, когда Держатель Сертификата типа предусматривает внесение в типовую конструкцию сертифицированного образца авиационной техники такого изменения, которое требует проведения по существу новой сертификации образца, такая сертификация проводится в порядке, установленном настоящими Правилами, и завершается выдачей Авиарегистром нового Сертификата типа на образец.

3.7.2. Изменения конструкции образца авиационной техники, требующие по существу новой сертификации:

(а) для воздушного судна — изменение количества двигателей или несущих винтов, использование двигателей с другим принципом создания тяги или несущих винтов с другим принципом работы, значительные изменения конфигурации ВС, мощности силовой установки, веса ВС или ограничений по скорости;

(б) для авиационного двигателя — значительные изменения количества основных деталей, принципов их работы или значительное увеличение частоты вращения роторов двигателя;

(в) для воздушного винта — изменение количества лопастей или принципов работы системы изменения шага винта.

3.7.3. В процессе новой сертификации образца авиационной техники, которая проводится в связи с внесением в его конструкцию значительных изменений, в объем этой сертификации могут зачитываться результаты сертификационных работ, проведенных ранее на прототипе образца.

ГЛАВА 4. СЕРТИФИКАТЫ ТИПА

4.1. Выдача Сертификатов типа

4.1.1. Авиарегистр выдает Заявителю Сертификат типа на образец авиационной техники при наличии и на основании Заявки (3.2), Представления Заявителя на получение Сертификата типа (5.3.11 и 8.4.8) и Актов сертификационных заводских и контрольных испытаний, одобренных Авиарегистром и устанавливающих соответствие типовой конструкции образца требованиям сертификационного базиса (3.6).

4.2. Типовая конструкция образца авиационной техники

4.2.1. Типовая конструкция образца состоит из комплекта следующей документации, уточненной по результатам сертификационных работ и утвержденной в установленном порядке:

(а) рабочей конструкторской документации (РКД), состоящей из чертежей и спецификаций (включая перечни этих чертежей и спецификаций) и технических условий на приемку и поставку образца;

(б) эксплуатационной документации образца.

4.2.2. Контрольный комплект утвержденной РКД и ЭД, определяющей типовую конструкцию образца, получившего Сертификат типа, хранится у Заявителя (Держателя Сертификата типа) или передается на хранение Изготовителю.

В контрольный комплект РКД и ЭД образца изменения не вносятся. К моменту выдачи Авиарегистром Сертификата типа Заявитель и Изготовитель должны иметь копии контрольного комплекта РКД и ЭД (текущие комплекты), которые корректируются по мере внесения изменений в типовую конструкцию образца.

Контроль за хранением контрольного и текущего комплектов РКД и ЭД осуществляется Независимой инспекцией в организациях Заявителя (Держателя Сертификата типа) и Изготовителя.

4.2.3. Внесение изменений в типовую конструкцию образца осуществляется в соответствии с процедурами, установленными разделами D и E настоящих Правил, и отражается в текущих комплектах РКД и ЭД.

Изменения в текущие комплекты РКД и ЭД вносятся Держателем Сертификата типа или по согласованию с ним Изготовителем.

Контроль за внесением изменений в текущий комплект РКД и ЭД осуществляют Независимые инспекции в организациях Держателя Сертификата типа и Изготовителя.

4.3. Сертификат типа воздушного судна транспортной, нормальной, многоцелевой, акробатической и коммьютерной категорий, свободного пилотируемого аэростата, авиационного маршевого и вспомогательного двигателей, воздушного винта

4.3.1. Заявитель имеет право на получение Сертификата типа воздушного судна транспортной, нормальной, многоцелевой, акробатической и коммьютерной категории, свободного пилотируемого аэростата, авиационного маршевого и вспомогательного двигателя, воздушного винта, если Заявитель:

(а) выполнил процедуры, установленные настоящими Правилами; и

(б) продемонстрировал типовую конструкцию образца авиационной техники и ее соответствие требованиям к летной годности и охране окружающей среды, распространенным на данный образец его сертификационным базисом;

(в) доказал, что допущенные им отступления от требований к летной годности образца авиационной техники компенсируются мерами, обеспечивающими уровень летной годности, эквивалентный уровню, который установлен действующими Авиационными правилами (нормами летной годности), положенными в основу сертификационного базиса образца.

4.4. Сертификат типа воздушного судна по шуму на местности

4.4.1. Заявитель имеет право на получение Сертификата по шуму на местности воздушного судна, если он продемонстрировал соответствие воздушного судна требованиям сертификационного базиса, оговоренным в параграфе 3.5 настоящих Правил.

4.4.2. Сертификационные проверки ВС по шуму на местности проводятся на воздушном судне типовой конструкции в части ее влияния на уровень шума на местности.

4.4.3. Наличие Сертификата типа по шуму на местности является условием выдачи Сертификата типа воздушного судна.

4.5. Сертификат типа воздушного судна ограниченной категории

4.5.1. Заявитель имеет право на получение Сертификата типа воздушного судна ограниченной категории, если это судно предназначено для эксплуатации со специальными целями.

4.5.2. Сертификат типа ВС ограниченной категории может быть выдан, если Заявитель продемонстрирует соответствие воздушного судна требованиям к летной годности, распространенным на данный тип воздушного судна и учитывающим особенности его конструкции и характеристик, связанные со спецификой его применения и особенностями условий эксплуатации.

Если воздушное судно было спроектировано и построено в соответствии с требованиями, предполагающими его использование в Вооруженных Силах государств–учредителей, и позднее было модифицировано для эксплуатации со специальными целями, то должны быть выполнены процедуры, предусмотренные пунктом 4.6.2 (а).

Воздушные суда ограниченной категории должны удовлетворять требованиям по шуму на местности и получить соответствующий Сертификат (4.4).

4.5.3. Применительно к настоящим Правилам воздушные суда ограниченной категории используются для следующих специальных целей эксплуатации:

(а) сельское хозяйство (опрыскивание, опыление, засев, контроль за домашними животными);

(б) охрана лесов и диких животных;

(в) наблюдение с воздуха (аэрофотосъемка местности, геологическая разведка, ледовая и рыбная разведка);

(г) патрулирование (трубопроводы, линии электропередач, каналы);

(д) борьба с пожарами (сбрасывание огнегасящих составов, десантов);

(е) управление погодой (рассеивание облаков);

(ж) воздушная реклама (дымовые надписи, буксировка знамен, сброс листовок);

(з) любые иные специальные цели эксплуатации, определенные Авиарегистром.

4.6. Сертификат типа воздушного судна Вооруженных Сил, используемого в гражданской авиации

4.6.1. Заявитель имеет право на получение Сертификата типа воздушного судна транспортной, нормальной, многоцелевой, акробатической и коммьютерной категории, ранее находившегося в эксплуатации в Вооруженных Силах.

4.6.2. Сертификат типа может быть выдан, если:

(а) воздушное судно было спроектировано и построено в государствах–учредителях, принято для эксплуатации в Вооруженных Силах и Заявитель продемонстрировал соответствие воздушного судна применимым к нему требованиям Авиационных правил (норм летной годности), действовавших на дату начала эксплуатации ВС в Вооруженных Силах. Заявитель может быть освобожден от прямого выполнения требований Авиационных правил (норм летной годности), если Авиарегистру будет продемонстрирован уровень летной годности, адекватный установленному Авиационными правилами (нормами летной годности).

(б) воздушное судно является практически идентичным по конструкции гражданскому воздушному

судну, имеющему сертификат типа или эквивалентный ему документ, и Заявитель продемонстрировал соответствие воздушного судна требованиям к летной годности, принятым при первоначальной сертификации типа гражданского ВС.

4.6.3. Авиационный маршевый и вспомогательный двигатели, воздушный винт и их оборудование одобряются к установке на воздушное судно Вооруженных Сил, предназначенное для использования в гражданской авиации, если Заявитель продемонстрирует на основании проверок и испытаний, проведенных в интересах Вооруженных Сил или гражданской авиации, а также опыта эксплуатации, что указанные образцы обеспечивают уровень летной годности, адекватный установленному Авиационными правилами (нормами летной годности).

4.6.4. Авиарегистр может потребовать от Заявителя обеспечить соответствие образца авиационной техники, указанного в настоящем разделе, специальным техническим условиям и более поздним требованиям к летной годности, чем те, которые указаны в пунктах 4.6.2, 4.6.3, если без выполнения этих требований не достигается адекватный уровень летной годности.

4.7. Сертификат типа импортируемого образца авиационной техники

4.7.1. На импортируемые в государства–учредители образцы авиационной техники в полной мере распространяются требования действующих Авиационных правил (норм летной годности) и требования к охране окружающей среды, а также поправки к ним, введенные в действие к моменту принятия Авиарегистром заявки на выдачу Сертификата типа от Разработчика (Заявителя) импортируемого образца.

4.7.2. Необходимым условием допуска к эксплуатации в государстве–учредителе импортируемого образца авиационной техники является наличие на него Сертификата типа, выданного Авиарегистром и удостоверяющего соответствие образца требованиям, предусмотренным пунктом 4.7.1.

4.7.3. В целях обеспечения сертификационных работ и выдачи Сертификата типа на импортируемый образец до начала его эксплуатации импортер (покупатель) обязан своевременно (с учетом сроков типовой сертификации ВС) уведомить Авиарегистр о намерении приобрести в собственность образец авиационной техники, изготовленный за пределами государств–учредителей, а также включить в договор (контракт) об импорте образца условие обязательной его сертификации Авиарегистром.

Примечание. Применительно к импорту воздушного судна в уведомление для Авиарегистра и в договор (контракт) об импорте ВС импортер должен включить маршевый и вспомогательный двигатели и воздушный винт, которые также подлежат сертификации Авиарегистром в качестве отдельных образцов авиационной техники.

4.7.4. Заявка на выдачу Сертификата типа для импортируемого образца авиационной техники подается в Авиарегистр Разработчиком образца и сопровождается письмом компетентного органа государства Разработчика.

4.7.5. Одновременно с подачей в Авиарегистр заявки на получение Сертификата типа Заявитель направляет в Авиарегистр на рассмотрение копию Сертификата типа, выданного компетентным органом государства Разработчика, и Карту данных, спецификацию образца, его сертификационный базис, эксплуатационную и другую документацию по требованию Авиарегистра. Указанная документация должна быть одобрена компетентным органом государства Разработчика.

Заявка на выдачу Сертификата типа и другие материалы и документы представляются в Авиарегистр на русском или английском языке.

4.7.6. Авиарегистр и компетентный орган государства Разработчика определяют рабочие процедуры сертификации авиационной техники.

4.7.7. Авиарегистр по результатам рассмотрения документации, предусмотренной пунктом 4.7.5, представляет Заявителю и компетентному органу государства Разработчика дополнительные технические условия, касающиеся летной годности образца.

4.7.8. Заявитель обеспечивает доведение образца до соответствия дополнительным техническим условиям Авиарегистра, установление такого соответствия, оформление и утверждение необходимой доказательной документации по результатам сертификационных работ.

Документация Заявителя, подтверждающая выполнение дополнительных технических условий Авиарегистра, должна быть одобрена компетентным органом государства Разработчика.

4.7.9. Авиарегистр назначает группу экспертов по сертификации импортируемого образца.

4.7.10. По результатам рассмотрения доказательной, конструкторской и эксплуатационной документации, предъявленной Заявителем, материалов наземных и летных испытаний типовой конструкции образца Авиарегистр принимает решение о выдаче Сертификата типа на импортируемый образец.

4.7.11. Каждый экземпляр импортируемого в государство–учредитель образца авиационной техники должен иметь Экспортный сертификат летной годности или эквивалентный ему документ, выданный компетентным органом государства Разработчика.

4.7.12. При наличии международного соглашения (договора) в области летной годности импортируемой авиационной техники процедуры сертификации этой техники могут быть упрощены в соответствии с указанным соглашением (договором) и Авиарегистр может выдать Сертификат одобрения типа на образец авиационной техники, изготовленный иностранным государством. Сертификат одобрения типа является документом, эквивалентным Сертификату типа.

4.8. Сертификация экспортируемой авиационной техники

4.8.1. Экспортер экземпляра авиационной техники должен подать в Авиарегистр заявку на получение Экспортного сертификата летной годности или Экспортного одобрения.

Экспортные сертификаты летной годности выдаются на воздушные суда, авиационные двигатели и

воздушные винты; Экспортные одобрения выдаются на компоненты II и III классов (7.1.1).

4.8.2. Экспортер обеспечивает проведение переговоров по экспорту с участием Разработчика (Держателя Сертификата типа) Авиарегистра и компетентного органа государства–импортера.

Документы по результатам указанных переговоров должны содержать условия признания летной годности экспортируемого экземпляра (экземпляров) авиационной техники компетентным органом государства–импортера. Указанные условия представляются в Авиарегистр компетентным органом государства–импортера в виде специальных требований.

Примечание. Специальные требования государства–импортера — документ, устанавливающий дополнительные технические условия, административные и другие положения, выполнение которых считается государством–импортером достаточным для признания Экспортного сертификата летной годности или Экспортного одобрения.

4.8.3. Авиарегистр и компетентный орган государства–импортера определяют рабочие процедуры сертификации экспортируемой авиационной техники.

4.8.4. В том случае, если компетентный орган государства–импортера представит дополнительные технические условия, касающиеся летной годности экспортируемой авиационной техники, Разработчик (Держатель Сертификата типа) образца этой техники обеспечивает выполнение указанных условий, проведение сертификационных работ, а также оформление необходимой доказательной, конструкторской и эксплуатационной документации.

Участие Авиарегистра в дополнительной сертификации экспортируемой авиационной техники определяется рабочими процедурами, указанными в пункте 4.8.3.

4.8.5. На каждый экспортируемый экземпляр воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта Авиарегистр выдает Экспортный сертификат летной годности.

Экспортное одобрение выдается Авиарегистром или уполномоченным им органом, если это предусмотрено рабочими процедурами, указанными в пункте 4.8.3.

4.8.6. Экспортный сертификат летной годности удостоверяет, что экспортируемый экземпляр относится к сертифицированному типу авиационной техники и соответствует специальным требованиям государства–импортера.

4.8.7. Экспортный сертификат летной годности, выданный на экземпляр воздушного судна, не дает права на летную эксплуатацию экспортируемого ВС на территории государства–импортера.

4.9. Содержание Сертификата типа

4.9.1. Сертификат типа удостоверяет соответствие образца авиационной техники требованиям сертификационного базиса.

4.9.2. Сертификат типа на образец авиационной техники содержит информацию о типовой конструкции образца и его сертификационном базисе, эксплуатационных ограничениях и других условиях, касающихся летной годности образца.

Указанная информация помещается в Карту данных Сертификата типа, которая является неотъемлемой частью Сертификата типа.

4.10. Действие Сертификата типа

4.10.1. Срок действия Сертификата типа на образец авиационной техники не ограничивается, за исключением случаев, специально оговариваемых Авиарегистром.

4.10.2. Решением Авиарегистра действие Сертификата типа может быть приостановлено в случае выявления присущих данному типу недостатков, связанных с его летной годностью и угрожающих безопасности полетов.

4.10.3. Сертификат типа утрачивает силу в том случае, если в сертифицированную Авиарегистром типовую конструкцию образца или в одобренную Авиарегистром эксплуатационную документацию внесено изменение или дополнение с нарушением процедур, предусмотренных разделами D и E настоящих Правил.

4.10.4. В случае повсеместного снятия с эксплуатации образца авиационной техники решением Авиарегистра Сертификат типа на данный образец аннулируется.

В случае аннулирования Сертификата типа образца контрольный и текущие комплекты РКД и ЭД (4.2.2) хранятся у Держателя Сертификата типа и Изготовителя и должны быть доступны для контроля независимой инспекцией в этих организациях. Срок хранения указанных комплектов определяется Изготовителем по согласованию с органом государственного регулирования авиационной промышленности и Держателем Сертификата типа с учетом возможного возобновления серийного производства или эксплуатации образца.

ГЛАВА 5. ЭТАП МАКЕТА И СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

5.1. Этап макета воздушного судна

5.1.1. Проведение работ на этапе макета воздушного судна вместе с его маршевым и вспомогательным двигателями, воздушным винтом и другими компонентами организует Заявитель.

5.1.2. До начала этапа макета ВС Заявитель заблаговременно в письменной форме уведомляет Авиарегистр, Сертификационные центры и другие организации, которые будут участвовать в работах на этапе макета ВС, о готовности проведения этапа макета ВС. Уведомление должно быть согласовано с Независимой инспекцией в организации Заявителя. К уведомлению Заявитель прилагает:

(а) сертификационный базис ВС, утвержденный в установленном настоящими Правилами порядке;

(б) проект таблицы соответствия ВС требованиям сертификационного базиса, согласованный с Независимой инспекцией в организации Заявителя.

Примечание. Проект таблицы соответствия должен содержать дополнительную графу, в которой по каждому пункту сертификационного базиса Заявитель должен указать организации, принимающие участие в сертификационных работах по данному пункту базиса.

(в) проект плана сертификационных работ по ВС, его компонентам, системам и комплектующим изделиям, который должен содержать сроки их поступления на испытания, виды проверок и испытаний, сроки завершения работ и сертификации;

(г) проекты планов испытаний, проверок и сертификации основных функциональных систем ВС;

(д) перечень комплектующих изделий, предназначенных для установки на ВС и его компоненты, с классификацией этих изделий по категориям А и Б в соответствии с главой 9 настоящих Правил.

5.1.3. Работы на этапе макета проводятся макетной комиссией, состав которой утверждается Авиарегистром с учетом пунктов 2.5.5, 2.7.1 и 2.7.2 настоящих Правил.

5.1.4. Макетная комиссия проводит работы на этапе макета ВС в соответствии с Положением по этапу макета ВС, которое разрабатывается Заявителем и определяет объемы макетирования ВС и его компонентов в натурном или макетном исполнении, перечень предъявляемой на этапе макета ВС документации, порядок и методы работ на этапе макета ВС, структуру протокола макетной комиссии. Положение по этапу макета утверждается Авиарегистром.

5.1.5. По результатам работ макетная комиссия оформляет Протокол макетной комиссии, заключение которого должно содержать оценку:

(а) полноты учета требований к летной годности, распространенных на создаваемый тип ВС, и необходимости разработки специальных технических условий для данного типа ВС (3.4);

(б) степени реализации требований сертификационного базиса в конструкции и характеристиках проектируемого ВС;

(в) проекта таблицы соответствия ВС требованиям сертификационного базиса в части достаточности предлагаемых видов проверок и испытаний;

(г) перечня комплектующих изделий, подлежащих квалификации (категория А).

Примечание. Квалификация комплектующих изделий — сертификация этих изделий отдельно от ВС и его компонентов с целью получения Свидетельства о годности или Одобрительного письма Авиарегистра (глава 9);

(д) планов сертификационных испытаний ВС и его систем.

Протокол макетной комиссии должен содержать мероприятия по устранению недостатков, связанных с летной годностью ВС и его компонентов, если такие недостатки выявлены на этапе макета.

5.1.6. Протокол макетной комиссии утверждается Авиарегистром, согласовывается Заявителем и Независимой инспекцией в организации Заявителя. Заключение Протокола макетной комиссии подписывается членами макетной комиссии.

5.2. Сертификационные заводские испытания воздушного судна

5.2.1. Сертификационные заводские испытания (СЗИ) могут быть начаты, когда экземпляры ВС, их компоненты и системы, предназначенные для проведения испытаний, доведены до состояния, позволяющего определить их соответствие требованиям сертификационного базиса.

Заявитель и Независимая инспекция в организации Заявителя направляют в Авиарегистр уведомление о готовности воздушных судов, их компонентов и систем к проведению конкретных видов сертификационных заводских испытаний и наличии документов, предусмотренных пунктом 2.11.1.

5.2.2. До начала сертификационных заводских испытаний Заявитель должен представить в Авиарегистр отчеты о метрологическом обеспечении сертификационных испытаний ВС, его компонентов и систем, согласованные с Независимой инспекцией в организации Заявителя.

5.2.3. Заявитель должен показать, что на всех экземплярах ВС, предназначенных для проведения сертификационных летных испытаний, экипажу обеспечивается возможность использования аварийно–спасательных средств и покидания воздушного судна с парашютами.

5.2.4. Сертификационные заводские испытания ВС проводятся Заявителем. Авиарегистр, уполномоченный им Сертификационный центр и Независимая инспекция на предприятии Заявителя осуществляют на этапе СЗИ контроль за соответствием ВС требованиям сертификационного базиса и соблюдением процедур сертификации, установленных настоящими Правилами.

Участие в СЗИ других организаций определяется в каждом конкретном случае Авиарегистром (2.7.2).

5.2.5. До начала сертификационных заводских испытаний Заявитель и Авиарегистр утверждают план сертификационных испытаний ВС и его компонентов после согласования этого плана с Независимой инспекцией в организации Заявителя, Сертификационными центрами и организациями, участвующими в сертификационных испытаниях.

5.2.6. Целью сертификационных заводских испытаний является:

(а) доведение конструкции ВС, его характеристик и эксплуатационной документации до соответствия требованиям сертификационного базиса и установление такого соответствия в полном объеме указанных требований в ожидаемых условиях эксплуатации ВС, оговоренных Заявителем в спецификации ВС;

(б) установление типовой конструкции особо ответственных функциональных систем ВС (планер, шасси, система управления и их прочностные характеристики, аэродинамические характеристики, тормозная и гидравлическая системы и другие системы и характеристики, непосредственно влияющие на летную годность ВС);

(в) определение условий предъявления ВС на сертификационные контрольные испытания.

5.2.7. Программа СЗИ, включая лабораторные, стендовые, наземные, летные и специальные испытания, разрабатывается и утверждается Заявителем по согласованию с Независимой инспекцией, Сертификационными центрами и организациями, участвующими в испытаниях. Программа СЗИ и программы специальных СЗИ подлежат одобрению Авиарегистром.

5.2.8. В целях сокращения объема сертификационных контрольных наземных и летных испытаний ВС Заявитель проводит совместно с Сертификаци-

онным центром специальные СЗИ, которые нецелесообразно выполнять дважды, а также любые другие виды наземных и летных испытаний.

5.2.9. Результаты сертификационных заводских испытаний ВС, проведенных Заявителем совместно с Сертификационным центром, принимаются в зачет сертификационных контрольных испытаний при соблюдении следующих условий:

(а) акты по указанным совместным СЗИ должны быть утверждены Сертификационным центром и одобрены Авиарегистром;

(б) в типовую конструкцию ВС или ту ее часть, которая подвергалась испытаниям и зафиксирована в акте специальных совместных СЗИ, до завершения сертификации ВС не вносятся изменения, влияющие на результаты испытаний и оценку типовой конструкции ВС или ее части.

5.2.10. В процессе СЗИ Заявитель представляет на рассмотрение групше экспертов Авиарегистра и Сертификационному центру результаты испытаний по мере их готовности.

5.2.11. Соответствие воздушного судна распространенным на него требованиям к летной годности (требованиям сертификационного базиса) в части прочности конструкции Заявитель устанавливает с участием определяемого Авиарегистром Сертификационного центра, который оформляет соответствующее заключение.

5.2.12. По результатам СЗИ Заявитель совместно с Сертификационными центрами оформляет Акт сертификационных заводских испытаний, заключение которого должно отвечать целям, предусмотренным пунктом 5.2.6, и другую доказательную документацию, устанавливающую соответствие ВС требованиям сертификационного базиса.

5.2.13. По окончании СЗИ Заявитель оформляет Предъявление ВС Авиарегистру на сертификационные контрольные испытания. К Предъявлению прилагается:

(а) акт сертификационных заводских испытаний и другие доказательные документы, устанавливающие соответствие ВС требованиям сертификационного базиса;

(б) заключение Сертификационного центра о соответствии ВС распространенным на него требованиям к летной годности (сертификационного базиса) в части прочности конструкции;

(в) таблица соответствия ВС требованиям сертификационного базиса с перечнем доказательной документации, утвержденная Заявителем и согласованная с Независимой инспекцией в организации Заявителя;

(г) оценка Сертификационного центра по выполнению программы сертификационных заводских испытаний и предложения по составу и объему проверок ВС для включения в программу сертификационных контрольных испытаний;

(д) эксплуатационная документация, утвержденная Заявителем и согласованная с Сертификационным центром (учтенная копия);

(е) уведомление Заявителя, согласованное с Независимой инспекцией в организации Заявителя, о том, что комплект рабочей конструкторской документации (указывается номер комплекта) воздушного судна, прошедшего СЗИ, откорректирован по результатам СЗИ и отражает типовую конструкцию ВС.

Предъявление Заявителя должно быть согласовано с Независимой инспекцией в организации Заявителя.

5.2.14. Предъявление Заявителя направляется в Авиарегистр при наличии Сертификатов типа на маршевый и вспомогательный двигатели, воздушный винт, а также Свидетельств о годности или Одобрительных писем для комплектующих изделий категории А и одобрений изделий для комплектующих изделий категории Б, предназначенных для установки на данный тип ВС, если Авиарегистр не предписывает других процедур, как это предусмотрено пунктом 2.6.2 настоящих Правил.

5.2.15. По результатам сертификационных заводских испытаний ВС группа экспертов Авиарегистра оформляет заключение, которое должно содержать оценку:

(а) выполнения процедур, установленных настоящими Правилами и относящихся к этапу СЗИ;

(б) полноты и качества представленных Заявителем материалов проверок, испытаний и доказательных документов;

(в) объема и номенклатуры проверок, необходимых для подтверждения соответствия ВС требованиям сертификационного базиса и подлежащих включению в программу сертификационных контрольных испытаний;

(г) возможности и условий принятия Авиарегистром воздушного судна на сертификационные контрольные испытания. Заключение группы экспертов утверждается Авиарегистром и направляется Заявителю.

5.2.16. Акт сертификационных заводских испытаний утверждается Заявителем по согласованию с Независимой инспекцией и Сертификационными центрами. Акт сертификационных заводских испытаний ВС подлежит одобрению Авиарегистром.

5.3. Сертификационные контрольные испытания воздушного судна

5.3.1. Сертификационные контрольные испытания (СКИ) ВС являются сертификационным этапом Авиарегистра, проводятся под его руководством Сертификационным центром, определяемым Авиарегистром, и обеспечиваются Заявителем.

5.3.2. До начала сертификационных контрольных испытаний ВС Заявителем должны быть выполнены требования, предусмотренные пунктами 5.2.2 и 5.2.3.

5.3.3. Сертификационные контрольные испытания ВС проводятся в целях:

(а) контрольной проверки и подтверждения соответствия ВС, его характеристик и эксплуатационной документации требованиям сертификационного базиса;

(б) окончательного уточнения (при необходимости) и утверждения типовой конструкции ВС;

(в) оценки надежной работы ВС, его двигателей, воздушных винтов, других компонентов и функциональных систем.

5.3.4. Часть сертификационных контрольных испытаний ВС, которая проводится с целью демонстрации надежной работы ВС, его двигателей и других функциональных систем (5.3.3(в)), выполняется на ВС, соответствующих типовой конструкции по всем функциональным системам и с полным комплектом двигателей и воздушных винтов, соответствующих Сертификату типа, выданному Авиарегистром.

Объем указанной части летных испытаний должен составлять не менее 300 летных часов для ВС с газотурбинными маршевыми двигателями, которые ранее не устанавливались на сертифицированные Авиарегистром ВС, или — не менее 150 летных часов в остальных случаях.

5.3.5. Программа СКИ разрабатывается и утверждается Сертификационным центром, согласовывается Заявителем и одобряется Авиарегистром.

5.3.6. В тех случаях, когда группа экспертов Авиарегистра констатирует в своем заключении (5.2.15):

(а) положительную оценку по выполнению процедур сертификации, относящихся к этапу СЗИ, и отсутствие необходимости в дополнительных контрольных проверках для подтверждения соответствия типа ВС требованиям сертификационного базиса; и

(б) установление типовой конструкции ВС в целом на этапе СЗИ; и

(в) участие Сертификационного центра в проведении СЗИ в необходимом объеме, согласование им Акта сертификационных заводских испытаний и эксплуатационной документации ВС —

группа экспертов Авиарегистра в этом заключении может рекомендовать проведение сертификационных контрольных испытаний ВС в ограниченном объеме, необходимом для демонстрации соответствия ВС цели, предусмотренной пунктом 5.3.3(в). Решение по объему сертификационных контрольных испытаний принимает Авиарегистр.

5.3.7. Заявитель обучает и вводит в строй летчиков–испытателей и обслуживающий персонал Сертификационного центра, обеспечивает проведение СКИ запасными частями, топливом, горюче–смазочными и расходными материалами.

5.3.8. В случае выявления в процессе СКИ отдельных несоответствий ВС требованиям сертификационного базиса Авиарегистр обязывает Заявителя устранить эти несоответствия до завершения сертификационных контрольных испытаний ВС и продемонстрировать эффективность принятых им мер.

Если установлено, что при выявленных несоответствиях и недостатках ВС дальнейшее проведение СКИ связано с неоправданным риском, Авиарегистр принимает решение о приостановке испытаний и обязывает Заявителя предпринять соответствующие корректирующие действия. СКИ могут быть возобновлены после осуществления Заявителем корректирующих действий, доказательства их эффективности и принятия Авиарегистром решения о возобновлении СКИ.

5.3.9. По окончании СКИ Сертификационный центр оформляет, согласовывает с Заявителем и утверждает Акт сертификационных контрольных испытаний, заключение которого должно отвечать целям, предусмотренным пунктом 5.3.3. Акт сертификационных контрольных испытаний подлежит одобрению Авиарегистром.

5.3.10. По результатам комплекса сертификационных работ, предусмотренных для сертификации ВС, Сертификационные центры, принимавшие участие в сертификации, оформляют Комплексное заключение о соответствии типа ВС требованиям сертификационного базиса. Комплексное заключение Сертификационных центров подлежит одобрению Авиарегистром.

5.3.11. После одобрения Авиарегистром Акта сертификационных контрольных испытаний и Акта эксплуатационных испытаний (если они проводятся) Заявитель направляет в Авиарегистр Представление на получение Сертификата типа ВС. Представление Заявителя должно быть согласовано с Независимой инспекцией в организации Заявителя. К Представлению прилагаются:

(а) таблица соответствия ВС требованиям сертификационного базиса, уточненная по результатам СКИ, утвержденная Заявителем и согласованная с Независимой инспекцией в организации Заявителя;

(б) комплект эксплуатационной документации (учтенный), уточненный по результатам СКИ, согласованный с Сертификационным центром, утвержденный Заявителем и введенный в действие авиационной администрацией государства Разработчика.

Эксплуатационная документация одобряется Авиарегистром в части, предусмотренной Авиационными правилами (нормами летной годности);

(в) уведомление Заявителя и Изготовителя, согласованное с Независимыми инспекциями в этих организациях, о том, что контрольный и текущие комплекты рабочей конструкторской документации воздушного судна (указываются номера комплектов) откорректированы по результатам сертификационных работ, отражают типовую конструкцию ВС, пригодны для серийного производства ВС данного типа, утверждены в установленном порядке и хранятся у Заявителя и Изготовителя (4.2.2).

Примечание. Технические условия на приемку и поставку образца, являющиеся неотъемлемой частью РКД, представляются Заявителем в Авиарегистр для одобрения.

5.4. Эксплуатационные испытания воздушного судна

5.4.1. Решение о необходимости проведения эксплуатационных испытаний (ЭИ) воздушного судна данного типа принимается органами Государственного регулирования гражданской авиации и авиационной промышленности совместно с Заявителем, если финансирование создания этого типа ВС осуществляется полностью или частично из Государственного бюджета (государственный заказ). В том случае, когда финансирование создания типа ВС осуществляется Заявителем без привлечения средств из государственного бюджета, решение о необходимости проведения ЭИ может принять Заявитель.

5.4.2. Порядок проведения и обеспечения ЭИ, план и программа этих испытаний разрабатываются и утверждаются совместно Заявителем и Сертификационным центром и согласовываются с другими организациями и предприятиями, привлекаемыми к проведению эксплуатационных испытаний ВС.

Указанные документы одобряются органами, принявшими решение о проведении ЭИ (для ВС, создаваемых по государственному заказу), и Авиарегистром.

5.4.3. В случае выявления в процессе ЭИ недостатков ВС, связанных с его летной годностью, Заявитель обязан выполнить процедуры, аналогичные предусмотренным пунктом 5.3.8 настоящих Правил.

5.4.4. Акт эксплуатационных испытаний разрабатывается и утверждается Сертификационным центром и согласовывается с Заявителем, эксплуатационным предприятием, на базе которого проведены эти испытания, и организациями, принимавшими участие в проведении ЭИ.

Акт эксплуатационных испытаний одобряется органами, принявшими решение о проведении ЭИ (для ВС, создаваемых по государственному заказу), и Авиарегистром.

5.4.5. Авиарегистр принимает решение о выдаче Сертификата типа после завершения ЭИ.

5.5. Сертификационные испытания очень легких самолетов

5.5.1. На категорию очень легких самолетов (ОЛС) распространяются все процедуры, изложенные в настоящих Правилах, с учетом особых процедур, относящихся к порядку проведения сертификационных испытаний и изложенных в настоящем параграфе.

Примечание. К категории ОЛС относятся самолеты с одним поршневым двигателем, с количеством людей на борту не более двух, взлетным весом не более 750 кг и скоростью сваливания не более 85 км/ч.

5.5.2. Сертификационные испытания ОЛС проводятся в один этап.

В процессе сертификационных испытаний ОЛС двигатель и воздушный винт могут проходить испытания и сертификацию в составе этого типа ОЛС на соответствие требованиям, включенным в сертификационный базис ОЛС.

5.5.3. Целью сертификационных испытаний ОЛС является:

(а) установление соответствия ОЛС, его двигателя, воздушного винта, их характеристик и эксплуатационной документации требованиям сертификационного базиса;

(б) утверждение типовой конструкции ОЛС;

(в) оценка надежной работы ОЛС, его функциональных систем, двигателя, воздушного винта и других компонентов.

5.5.4. Сертификационные испытания ОЛС проводятся Комиссией, формируемой Авиарегистром. В состав Комиссии входят специалисты Авиарегистра, Заявителя, Независимой инспекции на предприятии Заявителя, Сертификационного центра и других организаций.

Состав Комиссии по проведению сертификационных испытаний ОЛС и ее председатель утверждаются Авиарегистром.

5.5.5. Программа сертификационных испытаний разрабатывается Заявителем, утверждается председателем Комиссии по проведению сертификационных испытаний, согласовывается с Заявителем и Независимой инспекцией на предприятии Заявителя и одобряется Авиарегистром.

5.5.6. Программа сертификационных испытаний ОЛС должна предусматривать на завершающем этапе испытаний демонстрацию надежной работы ОЛС, его систем, двигателя и воздушного винта.

Объем летных испытаний ОЛС на указанном этапе должен составлять не менее 50 летных часов.

5.5.7. По результатам сертификационных испытаний Комиссия по их проведению оформляет Акт сертификационных испытаний ОЛС, заключение которого должно отвечать целям, предусмотренным пунктом 5.5.3, и другую доказательную документацию.

Акт сертификационных испытаний ОЛС утверждается председателем Комиссии по испытаниям, согласовывается Заявителем и его Независимой инспекцией. Акт сертификационных испытаний ОЛС подлежит одобрению Авиарегистром.

5.5.8. Процедуры представления ОЛС в Авиарегистр на получение Сертификата типа изложены в пункте 5.3.11.

5.6. Летчики–испытатели

5.6.1. Заявитель и Сертификационный центр должны представить в Авиарегистр кандидатуры ведущих летчиков–испытателей, назначаемых для проведения СЗИ и СКИ. В представлениях должны быть указаны стаж работы, присвоенный класс и номер свидетельства пилота, дата выдачи и организация, выдавшая свидетельство пилота, а также дано заключение Заявителя и руководителя Сертификационного центра по обоснованию достаточности квалификации и готовности представляемого летчика–испытателя для проведения летных испытаний ВС данного типа. Представления летчиков–испытателей согласовываются руководителями летной службы Заявителя и Сертификационного центра соответственно.

5.6.2. Авиарегистр принимает решение об одобрении представленных кандидатур летчиков–испытателей Заявителя и Сертификационного центра в качестве назначенных представителей (АП–183).

5.6.3. Замена ведущего летчика–испытателя Заявителя до окончания СЗИ и ведущего летчика–испытателя Сертификационного центра до окончания СКИ не производится. В исключительных случаях такая замена возможна при соблюдении процедур, установленных пунктами 5.6.1 и 5.6.2.

ГЛАВА 6. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ДЕРЖАТЕЛЯ СЕРТИФИКАТА ТИПА И ЭКСПЛУАТАНТА

6.1. Передача Сертификата типа

6.1.1. Держатель Сертификата типа может передать Сертификат типа другому юридическому лицу (правопреемнику).

6.1.2. Авиарегистр принимает решение о возможности передачи Сертификата типа при соблюдении следующих условий:

(а) правопреемник признан Авиарегистром в качестве разработчика авиационной техники, вид ко-

торой указан в передаваемом Сертификате типа, что удостоверяется Сертификатом на разработку авиационной техники, выданным Авиарегистром;

(б) в Авиарегистр представлено совместное заявление Держателя Сертификата типа и правопреемника о том, что:

— Держатель Сертификата типа передает, а правопреемник принимает права и обязанности держателя Сертификата типа, упомянутые в настоящих Правилах;

— документы и материалы, необходимые для реализации прав и обязанностей Держателя Сертификата типа, находятся в распоряжении правопреемника.

6.1.3 Временный сертификат типа (раздел С) не подлежит передаче.

6.2. Проверка Сертификата типа. Обязанности Держателя Сертификата типа

6.2.1. Держатель Сертификата типа обязан обеспечить возможность проверки Сертификата типа и дополнений к нему по требованию Авиарегистра.

6.2.2. Держатель Сертификата типа должен обеспечить поддержание летной годности образца и непрерывность действия Сертификата типа, руководствуясь процедурами, изложенными в пунктах 6.2.3 и 6.2.4.

6.2.3. В процессе серийного производства образца Держатель Сертификата типа обязан:

(а) начиная с даты получения Сертификата типа, организовать хранение комплектов РКД и ЭД образца, отражающих его типовую конструкцию, не внося в них изменений и дополнений;

(б) вести копии комплектов РКД и ЭД, предусмотренных пунктом (а), с внесением в них модификаций конструкции, изменений и дополнений ЭД образца;

(в) обеспечить авторский контроль серийного производства, сохранения стабильности свойств материалов, технологических процессов, постоянства характеристик деталей и узлов для серийно изготавливаемых экземпляров сертифицированного образца.

6.2.4. В процессе эксплуатации образца Держатель Сертификата типа обязан обеспечить техническое сопровождение производства и эксплуатации образца, направленное на поддержание уровня летной годности образца, установленного Сертификатом типа. В соответствии с этим он должен:

(а) незамедлительно информировать Авиарегистр об инцидентах, авиационных происшествиях и отклонениях в производстве образца, влияющих на его летную годность, и о своих корректирующих действиях в этих случаях;

(б) своевременно реагировать на директивы летной годности Авиарегистра и на другие действия Авиарегистра и органов государственного регулирования, направленные на обеспечение летной годности образцов в процессе их производства и эксплуатации;

(в) регулярно обобщать опыт эксплуатации и производства образцов и представлять в Авиарегистр полугодовые отчеты по вопросам и проблемам летной годности образцов.

6.3. Обязанности Эксплуатанта

6.3.1. Эксплуатант, осуществляющий эксплуатацию образца авиационной техники, имеющего Сертификат типа, выданный Авиарегистром, обязан:

(а) продемонстрировать по требованию Авиарегистра реализацию мероприятий, направленных на поддержание летной годности эксплуатируемых этим предприятием воздушных судов, и требований Карты данных Сертификата типа, выданного Авиарегистром;

(б) соблюдать правила и процедуры летной и технической эксплуатации ВС, предписанные эксплуатационной документацией;

(в) выполнять бюллетени и рекомендации, изданные Держателем Сертификата типа, а также решения и другие нормативные акты органа государственного регулирования гражданской авиации;

(г) выполнять требования предписаний, циркулярных писем и директив летной годности, изданных Авиарегистром, с последующим уведомлением его о сроках выполнения требований;

(д) незамедлительно представлять в Авиарегистр и Держателям Сертификатов типа полную и объективную информацию в области летной годности ВС, находящихся у него на эксплуатации, включая описание инцидентов, происшедших в процессе эксплуатации вследствие отказов и неисправностей ВС и их компонентов;

(е) регулярно обобщать опыт эксплуатации и представлять Держателям Сертификатов типа полугодовые отчеты по вопросам эксплуатационной надежности ВС, находящихся у него на эксплуатации.

6.3.2. Эксплуатант не имеет права вводить какие–либо изменения в конструкцию и эксплуатационную документацию без согласования этих изменений с Держателем Сертификата типа.

ГЛАВА 7. КОМПОНЕНТЫ ВОЗДУШНОГО СУДНА

7.1. Классификация компонентов воздушного судна

7.1.1. Компоненты воздушного судна применительно к настоящим Правилам имеют следующую классификацию:

(а) компоненты I класса — авиационный маршевый двигатель (АМД), воздушный винт (ВВ) и вспомогательный двигатель (ВД);

(б) компоненты II класса — фюзеляж, крыло, поверхности управления, секции механизации крыла, шасси, механическая система управления и другие части конструкции планера ВС, АМД, ВВ и ВД, работоспособность которых непосредственно влияет на их летную годность;

(в) компоненты III класса — комплектующие изделия (КИ), к которым относятся любые установленные на воздушное судно, АМД, ВВ и ВД механизмы, приборы, оборудование (включая соединительное), стандартные детали и другие комплектующие (готовые) изделия, используемые для осуществления полета ВС.

7.2. Сертификация компонентов воздушного судна

7.2.1. Компоненты ВС проходят сертификационные (квалификационные) испытания и проверки, при этом:

(а) компоненты I класса проходят сертификацию в соответствии с процедурами, установленными главой 8 настоящих Правил, с выдачей Авиарегистром Сертификатов типа;

(б) компоненты II класса проходят сертификацию в составе ВС в соответствии с процедурами, установленными настоящими Правилами для сертификации воздушного судна в целом.

(в) компоненты III класса подлежат одобрению в соответствии с процедурами, установленными главой 9 настоящих Правил.

ГЛАВА 8. СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ АВИАЦИОННЫХ МАРШЕВЫХ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ВОЗДУШНЫХ ВИНТОВ

8.1. Применимость

8.1.1. В настоящей главе излагаются процедуры испытаний и сертификации компонентов I класса — авиационных маршевых двигателей (АМД), воздушных винтов (ВВ) и вспомогательных двигателей (ВД).

8.1.2. Процедуры подачи заявок на получение Сертификата типа для АМД, ВВ и ВД и уведомления Заявителя о принятии такой заявки изложены в параграфе 3.2 настоящих Правил.

8.1.3. Порядок распространения требований летной годности на компоненты I класса, процедуры оформления сертификационных базисов для этих образцов и выдачи Сертификатов типа изложены в главах 3 и 4 настоящих Правил.

8.2. Этап макета

8.2.1. Заявитель на сертификацию компонента I класса готовит и проводит этап макета данного компонента, который включает оформление Положения по этапу макета, рассмотрение проекта таблицы соответствия компонента требованиям его сертификационного базиса, проекта плана испытаний, определение организаций, которые примут участие в этапе макета и дальнейших сертификационных работах, как это предусмотрено параграфом 5.1 настоящих Правил.

Примечание. Этап макета компонента I класса рекомендуется проводить раньше этапа макета воздушного судна, на которое предусматривается установка данного компонента.

8.3. Сертификационные заводские испытания

8.3.1. До начала сертификационных заводских испытаний АМД, ВВ и ВД, Заявитель и Авиарегистр утверждают план сертификационных испытаний каждого компонента I класса, который включает квалификацию их комплектующих изделий (компонентов III класса).

Указанный план согласовывается с определяемым Авиарегистром Сертификационным центром и организациями, участвующими в проведении сертификационных испытаний и проверок компонентов I класса.

8.3.2. Целью сертификационных заводских испытаний АМД, ВВ и ВД является:

(а) доведение конструкции АМД, ВВ и ВД, их характеристик и эксплуатационной документации до соответствия требованиям сертификационных базисов и установление такого соответствия;

(б) установление типовой конструкции АМД, ВВ и ВД;

(в) определение условий предъявления АМД, ВВ и ВД на сертификационные контрольные испытания.

8.3.3. Программы сертификационных заводских испытаний АМД, ВВ и ВД разрабатываются Заявителями и включают сертификационные работы, предусмотренные в проекте таблицы соответствия и в плане испытаний.

Программы СЗИ утверждаются Заявителями, согласовываются Независимыми инспекциями в организациях Заявителя, Сертификационным центром и организациями, участвующими в испытаниях. Программы СЗИ подлежат одобрению Авиарегистром.

8.3.4. Сертификационные заводские испытания компонентов I класса проводятся Заявителем.

8.3.5. Авиарегистр, Сертификационный центр и Независимые инспекции в организациях Заявителей осуществляют на этапе СЗИ контроль за соответствием АМД, ВВ и ВД требованиям их сертификационных базисов и соблюдением процедур сертификации, установленных настоящими Правилами.

8.3.6. В целях сокращения объема последующих сертификационных контрольных испытаний (СКИ) компонентов I класса Заявители проводят специальные и ресурсные испытания этих компонентов совместно с Сертификационным центром.

8.3.7. Соответствие маршевого и вспомогательного двигателей требованиям их сертификационных базисов в части прочности конструкции Заявитель устанавливает с участием определяемого Авиарегистром Сертификационного центра, который оформляет соответствующее заключение.

8.3.8. Соответствие воздушного винта требованиям его сертификационного базиса в части прочности конструкции Заявитель устанавливает с участием определяемого Авиарегистром Сертификационного центра, который оформляет соответствующее заключение.

8.3.9. Результаты сертификационных заводских специальных и ресурсных испытаний АМД, ВВ и ВД, проведенных Заявителем совместно с Сертификационным центром, принимаются в зачет СКИ при соблюдении следующих условий:

(а) акты по указанным совместным испытаниям должны быть согласованы с Сертификационным центром и одобрены Авиарегистром;

(б) в типовую конструкцию АМД, ВВ, ВД или ту ее часть, которая подвергалась совместным СЗИ и зафиксирована в акте совместных испытаний, до завершения сертификации компонента не вносятся изменения, влияющие на результаты проведенных

испытаний и оценку типовой конструкции компонента или ее части.

8.3.10. В процессе СЗИ компонента I класса Заявитель представляет на рассмотрение группе экспертов Авиарегистра и Сертификационному центру результаты сертификационных работ по мере их готовности.

8.3.11. По результатам работ, проведенных на заводском этапе сертификации компонента I класса, Заявитель совместно с Сертификационным центром оформляет Акт сертификационных заводских испытаний компонента, обобщающий результаты всех сертификационных работ и специальных испытаний, проведенных на заводском этапе его сертификации. Заключение Акта должно отвечать целям, предусмотренным пунктом 8.3.2.

Акт СЗИ компонента I класса утверждается Заявителем по согласованию с Независимой инспекцией и Сертификационным центром при наличии Свидетельств о годности изделий (9.2.11) или Одобрений для установки изделий на данный компонент (9.4.1). Акт СЗИ подлежит одобрению Авиарегистром.

К соответствующим Актам сертификационных заводских испытаний АМД, ВВ и ВД прилагаются:

(а) акты по ресурсным, 150–часовым и специальным испытаниям;

(б) заключения Сертификационного центра по прочности АМД и ВД;

(в) заключение Сертификационного центра по прочности ВВ;

(г) оценка Сертификационным центром выполнения программы сертификационных заводских испытаний АМД, ВВ и ВД, и предложения по составу и объему проверок для включения в программу сертификационных контрольных испытаний этих компонентов;

(д) эксплуатационная документация, утвержденная Заявителем;

(е) таблицы соответствия АМД, ВВ и ВД требованиям их сертификационных базисов, утвержденные Заявителями;

(ж) уведомления Заявителей, согласованные с Независимыми инспекциями в организациях Заявителей, о том, что комплекты рабочей конструкторской документации (указываются номера комплектов) АМД, ВВ и ВД, прошедших СЗИ, откорректированы по результатам сертификационных заводских испытаний и отражают типовую конструкцию (4.2.1).

8.3.12. По результатам СЗИ компонента I класса группа экспертов Авиарегистра оформляет заключение, которое содержит оценку:

(а) выполнения процедур, установленных настоящими Правилами и относящихся к этапу СЗИ;

(б) полноты и качества представленных Заявителем материалов проверок, испытаний и доказательных документов;

(в) объема и номенклатуры проверок, необходимых для подтверждения соответствия АМД, ВВ и ВД требованиям сертификационного базиса и подлежащих включению в программу сертификационных испытаний этих компонентов;

(г) возможности и условий принятия Авиарегистром АМД, ВВ и ВД на сертификационные контрольные испытания.

8.4. Сертификационные контрольные испытания АМД, ВВ и ВД

8.4.1. Сертификационные контрольные испытания компонентов I класса являются сертификационным этапом Авиарегистра и проводятся под его руководством комиссией. В комиссию по проведению СКИ включаются представители Заявителя, Сертификационного центра, Независимых инспекций в организации Заявителя и на предприятии Изготовителя и других организаций, определяемых Авиарегистром. Председателя и состав комиссии утверждает Авиарегистр.

Сертификационные контрольные испытания компонентов I класса обеспечиваются Заявителями и проводятся на их базах.

8.4.2. Сертификационные контрольные испытания АМД, ВВ и ВД проводятся в целях:

(а) контрольной проверки и подтверждения соответствия АМД, ВВ и ВД требованиям их сертификационных базисов;

(б) окончательного уточнения (при необходимости) и утверждения типовой конструкции АМД, ВВ и ВД.

8.4.3. Передача АМД, ВВ или ВД на СКИ осуществляется письменными предъявлениями Заявителей, направляемыми в Авиарегистр. Каждое предъявление согласовывается с Независимой инспекцией в организации Заявителя.

К предъявлению прилагаются документы, предусмотренные пунктом 8.3.11.

8.4.4. Программы сертификационных контрольных испытаний АМД, ВВ и ВД разрабатываются Сертификационным центром, утверждаются председателями комиссий, согласовываются с Заявителями и подлежат одобрению Авиарегистром.

8.4.5. Сертификационные контрольные испытания АМД, ВВ или ВД проводятся на экземплярах, которые поставляются Изготовителем и соответствуют типовой конструкции, установленной по результатам СЗИ.

8.4.6. В случае выявления в процессе СКИ отдельных несоответствий АМД, ВД или ВВ требованиям сертификационного базиса Заявитель обязан устранить эти несоответствия до завершения сертификационных контрольных испытаний компонента.

8.4.7. По результатам сертификационных контрольных испытаний компонента I класса комиссия оформляет Акт сертификационных контрольных испытаний данного компонента. Заключение Акта СКИ подписывается председателем и членами комиссии по проведению этих испытаний и должно отвечать целям, предусмотренным пунктом 8.4.2.

Акт сертификационных контрольных испытаний типа АМД, ВВ или ВД утверждается Авиарегистром по согласованию с Заявителем.

8.4.8. После утверждения Актов сертификационных контрольных испытаний Заявители направляют в Авиарегистр Представления на получение Сертификатов типа АМД, ВВ или ВД.

Представление Заявителя должно быть согласовано с Независимой инспекцией в организации Заявителя. К Представлению прилагаются:

(а) таблица соответствия образца требованиям сертификационного базиса, уточненная по результатам СКИ и утвержденная Заявителем;

(б) учтенный комплект эксплуатационной документации образца, уточненной по результатам СКИ, согласованной с Сертификационным центром и утвержденной Заявителем;

(в) уведомление Заявителя и Изготовителя, согласованное с Независимыми инспекциями в организациях Заявителя и Изготовителя, о том, что контрольный и текущие комплекты рабочей конструкторской документации компонента I класса (указываются номера комплектов) откорректированы по результатам сертификационных работ, отражают типовую конструкцию компонента, пригодны для серийного производства компонента данного типа, утверждены в установленном порядке и хранятся у Заявителя и Изготовителя (4.2.2).

ГЛАВА 9. ОДОБРЕНИЕ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ

9.1. Общие положения

9.1.1. Компоненты III класса образца авиационной техники (комплектующие изделия — КИ) по степени влияния их работоспособности на летную годность образца в целом подразделяются на две категории:

(а) КИ категории А — изделия, нарушение работоспособности которых оказывает существенное влияние на летную годность образца.

Минимальный перечень КИ категории А устанавливается циркуляром Авиарегистра;

(б) КИ категории Б — изделия, не относящиеся к категории А, включая стандартные детали.

9.1.2. По результатам одобрения оформляются:

(а) на тип комплектующего изделия категории А — Свидетельство о годности изделия или Одобрительное письмо Авиарегистра;

(б) на тип комплектующего изделия категории Б — Одобрение на установку изделия.

9.1.3. Одобрение комплектующих изделий, импортируемых из государств, не являющихся государствами–учредителями МАК, проводится по отдельным процедурам, устанавливаемым Авиарегистром.

9.2. Квалификация комплектующих изделий категории А

9.2.1. Организация, разрабатывающая комплектующее изделие категории А, может подать в Авиарегистр заявку на получение Свидетельства о годности комплектующего изделия или Одобрительного письма Авиарегистра.

Одобрительное письмо Авиарегистра выдается на тип КИ, устанавливаемого на конкретный образец авиационной техники, и на серийно выпускаемый тип КИ.

К заявке должны быть приложены спецификация изделия и план–проспект его квалификационного базиса.

Авиарегистр направляет Заявителю уведомление о принятии заявки и о Сертификационных центрах, которые будут участвовать в квалификации КИ.

9.2.2. Заявки на получение Свидетельства о годности изделий (Одобрительного письма) подаются по форме, предписанной Авиарегистром, и действительны не более 3 лет, если одновременно с подачей заявки Заявитель не обосновал, что требуется больший срок на проектирование, доводку и испытания создаваемого им КИ, и этот срок был утвержден Авиарегистром, о чем уведомляется Заявитель.

Если Свидетельство о годности комплектующего изделия (Одобрительное письмо) не было выдано или Заявитель убеждается в том, что оно не будет выдано в срок действия заявки, Заявитель должен подать в Авиарегистр новую заявку на получение Свидетельства о годности изделия (Одобрительного письма). При этом квалификационный базис для данного типа изделия может быть пересмотрен по решению Авиарегистра.

9.2.3. Основой квалификационного базиса КИ категории А являются действующие Авиационные правила (нормы летной годности), с поправками на дату подачи заявки, Приложения к Авиационным правилам и Квалификационные требования; квалификационный базис может включать специальные технические условия, которые содержат, в том числе, отдельные требования технического задания на разработку этого изделия, государственных и отраслевых стандартов.

Квалификационный базис изделия разрабатывается Заявителем с участием, при необходимости, представителей Авиарегистра и утверждается Авиарегистром.

Примечание. Если КИ создается по техническому заданию Разработчика образца авиационной техники, то в разработке квалификационного базиса и на последующих этапах квалификации КИ принимают участие специалисты Разработчика образца.

9.2.4. Заявитель комплектующего изделия категории А готовит и проводит с участием Сертификационного центра этап макета данного КИ, включающий рассмотрение проекта таблицы соответствия КИ требованиям его квалификационного базиса, определение организаций, которые примут участие в дальнейших работах по квалификации КИ, и планов этих работ, как это предусмотрено в 5.1.

9.2.5. КИ категории А проходит квалификационные испытания. Под квалификационными испытаниями понимаются испытания, целью которых является:

— установление типовой конструкции изделия и ее соответствия требованиям квалификационного базиса;

— определение эксплуатационных ограничений, в диапазоне которых установлено соответствие;

— определение возможности и условий применения изделия на образце авиационной техники.

9.2.6. До начала квалификационных испытаний комплектующего изделия Заявитель и Авиарегистр утверждают план квалификационных работ после согласования этого плана с Независимой инспекцией в организации Заявителя, Сертификационным

центром и организациями, участвующими в проведении квалификационных работ.

9.2.7 Квалификационные испытания комплектующего изделия проводятся Заявителем, Сертификационным центром и другими организациями в соответствии с утвержденным планом.

Авиарегистр и Независимая инспекция в организации Заявителя осуществляют контроль за соответствием КИ требованиям квалификационного базиса и соблюдением процедур сертификации, установленных настоящими Правилами.

Программа квалификационных испытаний комплектующего изделия разрабатывается и утверждается Заявителем, согласовывается с Сертификационным центром и подлежит одобрению Авиарегистром.

9.2.8. По результатам квалификационных испытаний комплектующего изделия категории А Заявитель оформляет и утверждает:

— Акт квалификационных испытаний КИ;

— таблицу соответствия КИ требованиям квалификационного базиса;

— Декларацию о конструкции и характеристиках КИ, в которой приводится информация о квалификационном базисе изделия, диапазоне внешних условий и эксплуатационных ограничениях, в пределах которых обеспечиваются характеристики КИ;

— эксплуатационную документацию комплектующего изделия;

— совместное уведомление Заявителя и Изготовителя, согласованное с Независимыми инспекциями в организациях Заявителя и Изготовителя, о том, что контрольный и текущие комплекты рабочей конструкторской документации (указываются номера комплектов) комплектующего изделия откорректированы по результатам квалификационных испытаний, отражают типовую конструкцию изделия, пригодны для серийного производства комплектующего изделия данного типа, утверждены в установленном порядке и хранятся у Заявителя и Изготовителя (4.2.2).

9.2.9. Акт квалификационных испытаний КИ утверждается Заявителем, согласовывается с Независимой инспекцией в организации Заявителя, Сертификационным центром и организациями, принимавшими участие в испытаниях.

Декларация о конструкции и характеристиках КИ согласовывается с Независимой инспекцией в организации Заявителя.

Акт квалификационных испытаний и Декларация о конструкции и характеристиках подлежат одобрению Авиарегистром.

9.2.10. После завершения квалификационных испытаний изделия Заявитель направляет в Авиарегистр Представление на получение Свидетельства о годности изделия (Одобрительного письма) с приложением документов, предусмотренных пунктом 9.2.8. Представление должно быть согласовано с Независимой инспекцией на предприятии Заявителя.

9.2.11. На основании результатов рассмотрения Представления Заявителя и приложенных к нему документов Авиарегистр принимает решение о выдаче Свидетельства о годности на данный тип комплектующего изделия или Одобрительного письма.

9.2.12. В том случае,если Разработчик образца авиационной техники включил в перечень КИ, предназначенных для применения на создаваемом им образце, серийно выпускаемое КИ категории А, необходимым условием выдачи Авиарегистром Одобрительного письма на такое КИ является наличие ранее оформленного на него Свидетельства о годности КИ или надлежащим образом оформленной Декларации о конструкции и характеристиках.

В необходимых случаях для принятия решения о выдаче Одобрительного письма Авиарегистр может потребовать оформления заключения соответствующего Сертификационного центра.

9.2.13. Организация, разрабатывающая комплектующее изделие, может подать Заявку на получение Свидетельства о годности КИ независимо от того, предусматривается ли установка этого КИ на сертифицируемый образец. В этом случае КИ проходит квалификацию по процедурам, предусмотренным для КИ категории А.

9.3. Модификация типовой конструкции комплектующего изделия категории А

9.3.1. Модификация типовой конструкции и выдача Дополнений к Свидетельству о годности комплектующих изделий категории А (Одобрительному письму) осуществляется в порядке, установленном разделами D и E настоящих Правил.

9.4. Одобрение комплектующих изделий категории Б

9.4.1. Разработчик образца авиационной техники и Независимая инспекция в организации Разработчика оформляют и утверждают Одобрение на установку комплектующих изделий категории Б при соблюдении следующих условий:

— комплектующие изделия прошли необходимый объем проверок и испытаний, что удостоверено независимой инспекцией на предприятии, изготавливающем эти изделия;

— комплектующие изделия применяются и эксплуатируются на образце авиационной техники в соответствии с ограничениями, установленными конструкторской и эксплуатационной документацией Разработчика этого изделия.

Одобрение на установку КИ категории Б представляется Разработчиком образца в Авиарегистр.

РАЗДЕЛ С — ВРЕМЕННЫЙ СЕРТИФИКАТ ТИПА И СПЕЦИАЛЬНЫЙ СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВРЕМЕННОЙ КАТЕГОРИИ

ПРИМЕНИМОСТЬ

В этом разделе излагаются:

(а) процедуры выдачи Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории, условия выполнения полетов временно сертифицированных воздушных судов;

(б) обязанности Держателя Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории.

ГЛАВА 10. ПОДАЧА ЗАЯВКИ НА ПОЛУЧЕНИЕ ВРЕМЕННОГО СЕРТИФИКАТА ТИПА И СПЕЦИАЛЬНОГО СЕРТИФИКАТА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВРЕМЕННОЙ КАТЕГОРИИ

10.1. Право на получение Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории

10.1.1 Разработчик воздушного судна, который подал заявку на получение Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории на экземпляр (экземпляры) воздушного судна этого типа, становится Заявителем и имеет право на получение указанных сертификатов, если Авиарегистр принял заявку.

10.2. Заявка на получение Временного сертификата типа

10.2.1. Заявка на получение Временного сертификата типа принимается Авиарегистром на тип воздушного судна, который находится в процессе испытаний для получения Сертификата типа или эксплуатационных испытаний (5.4). В этих случаях Заявитель представляет в Авиарегистр:

(а) Акт по результатам сертификационных работ, проведенных в рамках сертификационных заводских испытаний, содержащий летную оценку и заключение о том, что ВС в основном соответствует требованиям сертификационного базиса и не обладает особенностями и характеристиками, делающими его небезопасным для полетов, предусмотренных пунктом 11.2.1, при соблюдении ограничений, установленных его эксплуатационной документацией.

Акт должен содержать перечень мероприятий, выполненных в процессе проведения СЗИ и направленных на устранение недостатков, связанных с летной годностью ВС.

Указанный Акт утверждается Заявителем, согласовывается с Независимой инспекцией в организации Заявителя, Сертификационными центрами, принимавшими участие в СЗИ, и подлежит одобрению Авиарегистром;

(б) заключение Сертификационного центра, определяемого Авиарегистром, по прочности ВС;

(в) эксплуатационную документацию, утвержденную Заявителем и согласованную с Сертификационным центром;

(г) уведомление Заявителя, согласованное с Независимой инспекцией в организации Заявителя, о том, что экземпляры ВС, предназначенные для временной сертификации и выполнения полетов, предусмотренных пунктом 11.2.1, доработаны в соответствии с комплектом РКД и ЭД, откорректированным по результатам сертификационных работ, указанных в пунктах (а) и (б).

10.2.2. Авиационные двигатели и воздушные винты, установленные на ВС, заявленном на получение Временного сертификата типа, должны иметь Сертификаты типа, а комплектующие изделия категории А — Свидетельства о годности изделия (Одобрительные письма), выданные Авиарегистром.

10.2.3. Воздушное судно, заявленное на получение Временного сертификата типа, должно соответствовать требованиям к охране окружающей среды и иметь Сертификат типа по шуму на местности.

ГЛАВА 11. ВЫДАЧА ВРЕМЕННОГО СЕРТИФИКАТА ТИПА И СПЕЦИАЛЬНОГО СЕРТИФИКАТА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВРЕМЕННОЙ КАТЕГОРИИ. УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ. ОБЯЗАННОСТИ ДЕРЖАТЕЛЯ ВРЕМЕННОГО СЕРТИФИКАТА ТИПА

11.1. Выдача временных сертификатов

11.1.1. Заявитель может получить Временный сертификат типа воздушного судна на основании заявки, результатов рассмотрения документов, предусмотренных пунктом 10.2.1, и при соблюдении условий, указанных в пунктах 10.2.2 и 10.2.3.

11.1.2. Заявитель может получить специальный сертификат летной годности временной категории, если:

(а) экземпляр воздушного судна, на который подана заявка на получение специального сертификата летной годности временной категории, соответствует типу, имеющему выданный Авиарегистром Временный сертификат;

(б) экземпляр воздушного судна предназначен для проведения летных испытаний для получения Дополнения к действующему Сертификату типа.

11.1.3. Временный сертификат типа и специальные сертификаты летной годности временной категории выдаются Авиарегистром на срок не более 12 месяцев с даты выдачи. Авиарегистр может сократить срок действия Временного сертификата типа и специальных сертификатов летной годности временной категории, приостановить их действие или аннулировать.

11.1.4. Временный сертификат типа и специальные сертификаты летной годности временной категории имеют Карты данных, которые являются не-

отъемлемой частью этих сертификатов, и содержат информацию о типовой конструкции, эксплуатационных ограничениях, целях и условиях полетов временно сертифицированных воздушных судов.

11.2. Условия выполнения полетов временно сертифицированных воздушных судов

11.2.1. Временно сертифицированные воздушные суда могут выполнять полеты в целях и при соблюдении условий:

(а) наличие специального сертификата летной годности временной категории, находящегося на борту воздушного судна;

(б) полеты в целях получения Дополнений к Сертификату типа;

(в) демонстрационные полеты для потенциальных заказчиков и для изучения рыночных возможностей;

(г) полеты для изучения эксплуатационных возможностей ВС, системы его обслуживания и для тренировки экипажей, включая полеты по предполагаемым маршрутам транспортных перевозок.

При выполнении указанных полетов по разрешению Авиарегистра могут осуществляться грузовые транспортные перевозки.

11.2.2. Полеты на временно сертифицированных воздушных судах выполняются экипажами, в состав которых включен летчик–испытатель Заявителя или Сертификационного центра, либо экипажами эксплуатанта, прошедшими тренировку и аттестацию у Заявителя в порядке, согласованном с Авиарегистром.

11.3. Обязанности Держателя Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории

11.3.1. В целях поддержания необходимого уровня безопасности полетов временно сертифицированных воздушных судов Держатель Временного сертификата типа и специального сертификата летной годности временной категории обязан:

(а) уведомить авиационные администрации государств, где предусмотрены полеты временно сертифицированных воздушных судов, о том, что эти воздушные суда эксплуатируются по специальным сертификатам летной годности временной категории;

(б) разработать и ввести в Руководство по летной эксплуатации временно сертифицированного воздушного судна особые процедуры его эксплуатации в зонах взлета и захода на посадку над густонаселенными районами, если такие процедуры требуются авиационной администрацией, указанной в пункте (а);

(в) при выполнении полетов обеспечить нахождение на борту ВС только тех лиц, деятельность которых непосредственно связана с целью полета, оповестить этих лиц о том, что ВС эксплуатируется по Временному сертификату типа или специальному сертификату летной годности временной категории, и обеспечить их креслами и аварийно–спасательными средствами, соответствующими требованиям сертификационного базиса.

11.3.2. Временно сертифицированные воздушные суда не подлежат поставкам по экспорту или передаче в аренду.

РАЗДЕЛ D — МОДИФИКАЦИЯ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ ОБРАЗЦА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

ПРИМЕНИМОСТЬ

В этом разделе излагаются:

(а) процедуры классификации модификаций типовой конструкции образца авиационной техники;

(б) порядок дополнительных сертификационных работ при внесении модификаций в типовую конструкцию.

ГЛАВА 12. ПРОЦЕДУРЫ КЛАССИФИКАЦИИ МОДИФИКАЦИЙ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ ОБРАЗЦА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

12.1. Классификация модификаций типовой конструкции

12.1.1. Во всех случаях, начиная с даты выдачи Сертификата типа, внесение модификаций в типовую конструкцию (включая эксплуатационную документацию) образца требует их классификации на главные, второстепенные, акустические или эмиссионные изменения.

12.1.2. Оценка влияния каждой модификации типовой конструкции образца на его летную годность и окружающую среду и классификация модификаций по степени такого влияния производится Держателем Сертификата типа.

Порядок оценки модификаций и их классификации оформляется в виде инструкции, которая утверждается Держателем Сертификата типа по согласованию с Независимой инспекцией в организации Держателя Сертификата типа. Инструкция по оценке и классификации модификаций типовой конструкции подлежит одобрению Авиарегистром.

12.1.3. Краткое описание каждой модификации типовой конструкции образца, классифицированной Держателем Сертификата типа в качестве главного, акустического или эмиссионного изменения, незамедлительно направляется в Авиарегистр.

12.1.4. Перечень модификаций типовой конструкции, классифицированных Держателем Сертификата типа в качестве второстепенных изменений, направляется ежеквартально в Авиарегистр.

12.2. Одобрение классификации модификаций типовой конструкции

12.2.1. Каждое описание главного, акустического или эмиссионного изменения типовой конструкции образца и перечень второстепенных изменений утверждаются Держателем Сертификата типа и согласовываются с Независимой инспекцией в организации Держателя Сертификата типа.

12.2.2. Авиарегистр одобряет классификацию модификаций типовой конструкции образца, проведенную Держателем Сертификата типа и его Независимой инспекцией; при этом Авиарегистр может перевести второстепенное изменение в ранг главного изменения, а главное изменение — в такое изменение, которое требует выдачи нового Сертификата типа на образец (3.7) с уведомлением об этом Держателя Сертификата типа.

РАЗДЕЛ Е — ВЫДАЧА ДОПОЛНЕНИЙ К СЕРТИФИКАТУ ТИПА

ПРИМЕНИМОСТЬ

В настоящем разделе излагаются:

(а) процедуры подачи заявки на получение Дополнения к Сертификату типа;

(б) порядок проведения дополнительных сертификационных испытаний;

(в) процедуры выдачи Дополнения к Сертификату типа.

ГЛАВА 13. ЗАЯВКА НА ДОПОЛНЕНИЕ К СЕРТИФИКАТУ ТИПА ОБРАЗЦА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

13.1. Подача заявки на получение Дополнения к Сертификату типа. Распространение Авиационных правил (норм летной годности) и поправок к ним

13.1.1. Держатель Сертификата типа, который вносит главное, акустическое или эмиссионное изменение в типовую конструкцию образца авиационной техники, обязан подать Заявку в Авиарегистр на получение Дополнения к Сертификату типа, либо к Сертификату типа по шуму на местности (в случае акустического изменения), либо поправки к Карте данных Сертификата типа на авиационный двигатель (в случае эмиссионного изменения).

13.1.2. Авиарегистр уведомляет Держателя Сертификата типа и Независимую инспекцию в его организации о принятии Заявки на получение Дополнения к Сертификату типа и информирует о Сертификационных центрах (с указанием их тематической направленности), которые будут принимать участие в дополнительной сертификации образца.

13.1.3. Заявка на получение Дополнения должна быть снабжена:

(а) техническим описанием изменения типовой конструкции, которое должно содержать цель внедрения изменения, основные отличия от сертифицированной типовой конструкции образца, включая изменения диапазона эксплуатационных ограничений, и перечень пунктов сертификационного базиса образца, соответствие которым должно быть установлено по результатам дополнительных сертификационных работ;

(б) планом дополнительных сертификационных работ, разработанным Держателем Сертификата типа и согласованным с независимой инспекцией в организации Держателя Сертификата типа.

13.1.4. На образец авиационной техники, заявленный на получение Дополнения к Сертификату типа, распространяются требования к летной годности и охране окружающей среды, содержащиеся в сертификационном базисе образца, а также поправки к Авиационным правилам, которые введены в действие на дату подачи Заявки на получение Дополнения к Сертификату типа и относятся к данному главному, акустическому или эмиссионному изменению. При необходимости могут быть разработаны и распространены на образец специальные технические условия (3.4).

ГЛАВА 14. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. ВЫДАЧА ДОПОЛНЕНИЯ К СЕРТИФИКАТУ ТИПА

14.1. Дополнительные сертификационные работы

14.1.1. Дополнительные сертификационные работы и проверки, предусмотренные планом (13.1.3(б)), проводятся по программам, разработанным и утвержденным Держателем Сертификата типа и Сертификационным центром и одобренным Авиарегистром.

14.1.2. Дополнительные сертификационные работы проводятся с целью установления соответствия образца с внесенным в его типовую конструкцию главным, акустическим или эмиссионным изменением требованиям сертификационного базиса образца.

14.1.3. Дополнительные сертификационные работы, включая дополнительные сертификационные наземные, лабораторные и стендовые испытания и другие проверки, проводятся в один этап Держателем Сертификата типа и Сертификационным центром.

Авиарегистр и Независимая инспекция в организации Держателя Сертификата типа контролируют проведение дополнительных сертификационных работ и выполнение процедур, предусмотренных разделами D и E настоящих Правил.

14.1.4. По результатам дополнительных сертификационных работ Держатель Сертификата типа и Сертификационный центр оформляют и утверждают Акт дополнительных сертификационных испытаний (проверок) по согласованию с Независимой инспекцией в организации Держателя Сертификата типа.

К указанному Акту прилагаются дополнения и изменения эксплуатационной документации образца, утвержденные Держателем Сертификата типа и согласованные с Сертификационным центром, а также изменения и дополнения к таблице соответствия образца, утвержденные Держателем Сертификата типа.

Акт дополнительных сертификационных испытаний (проверок), а также изменения и дополнения к эксплуатационной документации подлежат одобрению Авиарегистром.

14.1.5. Основанием для выдачи Авиарегистром Дополнения к Сертификату типа образца авиационной техники является Представление Держателя Сертификата типа на получение такого Дополнения, согласованное с Независимой инспекцией в организации Держателя Сертификата типа.

К Представлению на получение Дополнения к Сертификату типа прилагаются:

(а) документы, предусмотренные пунктом 14.1.4;

(б) Уведомление Держателя Сертификата типа, согласованное с Независимой инспекцией в организации Держателя Сертификата типа, о том, что изменение текущего комплекта рабочей конструкторской документации (4.2.2) пригодно для внедрения этого изменения в серийное производство образца,

утверждено в установленном порядке и хранится у Держателя Сертификата типа и Изготовителя.

14.1.6. На основании рассмотрения Представления на получение Дополнения к Сертификату типа и прилагаемых к нему документов Авиарегистр принимает решение о выдаче Держателю Сертификата типа соответствующего Дополнения к Сертификату типа на образец авиационной техники.

14.1.7. Дополнение к Сертификату типа удостоверяет соответствие образца авиационной техники требованиям, предусмотренным пунктом 13.1.4.

14.1.8. Дополнение к Сертификату типа на образец авиационной техники содержит информацию о типовой конструкции образца, основных эксплуатационных ограничениях и других условиях, касающихся летной годности образца с внесенным в его типовую конструкцию главным, акустическим или эмиссионным изменением.

Указанная информация помещается в Карту данных Дополнения к Сертификату типа, которая является неотъемлемой частью этого Дополнения.

Раздел F — ПРОИЗВОДСТВО ТОЛЬКО ПО СЕРТИФИКАТУ ТИПА

21.121. Область применения

В этом разделе представлены требования к производству только по Сертификату типа.

21.123. Производство по Сертификату типа

Каждый Изготовитель изделия, производящегося при наличии только Сертификата типа, должен:

(a) сделать каждый экземпляр доступным для проверки Независимой инспекцией;

(b) иметь на месте изготовления технические данные и чертежи, оформленные в установленном порядке, необходимые представителям Независимой инспекции, чтобы определить, соответствуют ли экземпляр и его части типовой конструкции;

(c) если нет особых указаний Авиарегистра для изделий, изготавливаемых более шести месяцев после момента выдачи Сертификата типа, уточнить, утвердить и сохранять систему контроля производства, которая гарантирует, что каждый экземпляр соответствует типовой конструкции и находится в состоянии, обеспечивающем его безопасную эксплуатацию.

Система контроля производства должна быть одобрена Авиарегистром либо уполномоченным органом;

(d) при установлении (введении в действие) утвержденной системы контроля производства (как требуется пунктом (c) данного параграфа) представить Авиарегистру или уполномоченному им органу Руководство, описывающее эту систему, средства для выполнения положений, требуемых 21.125(b) и другие необходимые документы.

21.125. Система контроля производства. Подсистема по рассмотрению материалов контроля

(a) Каждый Изготовитель, от которого требуется создать систему контроля производства согласно 21.123(c), должен:

(1) создать подсистему по рассмотрению материалов контроля, включив представителей контрольных, испытательных, технических и других необходимых служб, а также представителей Держателя Сертификата типа, разработать и утвердить в установленном порядке процедуры по рассмотрению документации по отклонениям, а также

(2) сохранять оформленные протоколы по рассмотрению материалов контроля не менее 5 лет.

(b) Система контроля производства, требующаяся в соответствии с 21.123(c), должна обеспечивать средства для определения по крайней мере следующего:

(1) используемые материалы, комплектующие изделия (КИ) и поставляемые по договорам части, применяемые в конечном изделии, должны быть такими, как указано в данных о типовой конструкции, или приемлемо эквивалентны им;

(2) используемые материалы, КИ и поставляемые по договорам части должны проходить необходимую проверку, если их физические или химические свойства не могут быть быстро и точно определены;

(3) материалы, подвергающиеся повреждению или порче, должны тщательно храниться и быть соответствующим способом защищены;

(4) процессы, влияющие на безопасность эксплуатации конечного изделия, должны выполняться в полном соответствии с отраслевой или государственной нормативной документацией (НД).

Параметры технологических процессов, обеспечивающие требуемое качество и стабильность соответствующих характеристик изделий, должны быть определены и утверждены;

(5) части и детали в процессе изготовления должны проверяться на соответствие данным типовой конструкции на тех этапах производства, когда определение характеристик может быть выполнено точно;

(6) действующая конструкторская и другая необходимая документация должна быть легко доступна производственному и контрольному персоналу и использоваться, когда это необходимо;

(7) изменения конструкции, в том числе замена материала, должны находиться под контролем, вводиться и утверждаться в установленном порядке перед внесением в конечное изделие;

(8) признанные негодными материалы, части и детали должны быть изолированы и помечены таким образом, чтобы исключить возможность их установки на конечное изделие;

(9) материалы, КИ и части, которые изъяты вследствие отклонений от проектных данных или спецификации и для которых должна быть рассмотрена возможность установки на конечном изделии, должны быть оформлены через процедуры по рассмотрению материалов контроля, предусмотренные в пункте (a).

Материалы, КИ и части, которые сочтены непригодными, должны быть соответствующим образом идентифицированы и повторно проверены, если их необходимо доработать или отремонтировать. Материалы, КИ и части, которые признаны непригодными, должны быть помечены и изъяты, чтобы исключить возможность их установки на конечное изделие;

(10) протоколы контроля должны быть в установленном порядке оформлены, идентифицированы применительно к конечному изделию и должны сохраняться Изготовителем не менее 5 лет;

(11) для каждого изделия с целью получения Сертификата летной годности должно быть организовано оформление и ведение Дела изделия как единого отчетного документа, содержащего перечень разрешенных отклонений по

планеру и системам, перечень КИ, установленных на изделие, и результаты контроля.

21.127. Испытания: воздушное судно

(a) Изготовитель, производящий ВС при наличии только сертификата типа, должен подготовить и представить утвержденную программу летных испытаний серийных изделий и полетное задание, в соответствии с которыми должны проводиться летные испытания каждого выпущенного экземпляра;

(b) каждая программа летных испытаний серийных изделий должна включать следующее:

(1) эксплуатационную проверку балансировки, управляемости и других летных характеристик, позволяющую установить, что серийный экземпляр ВС имеет тот же диапазон и степень управляемости, что и типовая конструкция;

(2) эксплуатационную проверку каждой части или системы, приводимой в действие экипажем во время полета, чтобы установить, что во время полета показания приборов находятся в пределах нормального диапазона;

(3) проверку того, что после летных испытаний все приборы правильно отмаркированы, необходимые таблички с внесенными данными и руководства для экипажа укомплектованы и находятся в положенных местах;

(4) проверку эксплуатационных характеристик экземпляра ВС на земле;

(5) проверку любых других характеристик, являющихся специфическими для данного экземпляра, которую можно наилучшим образом выполнить при наземных или летных испытаниях ВС.

21.128. Испытания: двигатели воздушного судна

(a) Изготовитель, производящий двигатели воздушных судов при наличии только Сертификата типа, должен подвергнуть каждый двигатель (за исключением ракетных реактивных двигателей, для которых Изготовитель должен установить документированную процедуру выборочных испытаний отдельных экземпляров) приемо–сдаточным испытаниям, которые включают следующее:

(1) ступенчатые гонки двигателя: определение расхода топлива, масла и определение характеристик мощности (тяги) на режиме установленной максимальной продолжительной мощности или тяги и, если требуется, — на режиме установленной взлетной мощности или тяги и на чрезвычайных режимах;

(2) наработку на режиме установленной максимальной продолжительной мощности или тяги в объеме, предусмотренном утвержденной программой Разработчика, но не менее 5 часов.

Для двигателей, имеющих установленную взлетную тягу или мощность выше, чем установленная максимально продолжительная мощность или тяга, программой должна быть предусмотрена необходимая наработка при установленной взлетной тяге или мощности, но не менее 30 мин;

(3) проведение в необходимом объеме переборок двигателя с целью обследования состояния деталей.

(b) испытания по пункту (a) этого параграфа разрешается проводить на соответствующим образом установленном двигателе при использовании современных аттестованных типов оборудования для измерений мощности и тяги, а также характеристик, предусмотренных в (a)(1).

21.129. Испытания: воздушные винты

Изготовитель, производящий воздушные винты при наличии только Сертификата типа, должен провести приемо–сдаточные функциональные испытания каждого винта изменяемого шага, чтобы установить, что на всех режимах он работает правильно во всем диапазоне эксплуатационных ограничений.

21.130. Доказательство соответствия

Каждый Изготовитель, имеющий намерение производить изделия только по Сертификату типа, должен при передаче будущему владельцу экземпляра изделия, изготовленного по этому Сертификату типа, представить Независимой инспекции Извещение о соответствии данного экземпляра типовой конструкции, подписанное ответственным руководителем Изготовителя. Извещение должно включать подтверждение того, что:

(a) данный экземпляр соответствует Сертификату типа и находится в состоянии, обеспечивающем его безопасную эксплуатацию;

(b) данный экземпляр прошел предусмотренный объем летных испытаний;

(c) двигатели и воздушные винты изменяемого шага прошли окончательную проверку у Изготовителя.

Вместе с Извещением представляется единый отчетный документ согласно 21.125(b)(11), который должен быть согласован ведущим специалистом Независимой инспекции.

РАЗДЕЛ G — СЕРТИФИКАТЫ НА ПРОИЗВОДСТВО

21.131. Область применения

В этом разделе приведены процедурные требования по выдаче Сертификатов на производство и правила для Держателей этих Сертификатов.

21.133. Право на получение

(a) Любой Изготовитель может обратиться с Заявкой на сертификацию производства, если он имеет для данной продукции:

(1) действующий Сертификат типа;

(2) лицензионное соглашение на право использования этого Сертификата типа или Дополнения к Сертификату типа;

(3) одобрение Авиарегистром или его уполномоченным органом реализации требований к производству, предусмотренных в разделе F.

(b) Каждая Заявка на Сертификат на производство должна подаваться по форме и в порядке, установленном Авиарегистром.

21.135. Требования для выдачи

Заявитель имеет право на получение Сертификата на производство, если Авиарегистр после анализа подтверждающих данных и после проверки организационных и производственных возможностей найдет, что Заявитель выполнил требования 21.139 и 21.143.

21.137. Размещение производства

Авиарегистр не выдает Сертификат на производство, размещенное вне пределов государств, признающих настоящие Правила, если он не убедится, что нет чрезмерных трудностей при предъявлении и проверке соответствующих требований, установленных Авиарегистром или уполномоченным им органом.

21.139. Контроль качества

Заявитель должен показать, что он создал и способен сохранять систему обеспечения качества любого изделия, для которого он испрашивает Сертификат на производство, так, что каждый экземпляр будет удовлетворять условиям, на основании которых выдан соответствующий Сертификат типа.

21.143. Требования к документации по качеству. Головной изготовитель

(a) Каждый Заявитель должен представить для одобрения документацию, описывающую процедуры контроля и испытаний, необходимые для гарантии того, что каждый экземпляр соответствует типовой конструкции и условиям безопасной эксплуатации. Документация должна содержать как минимум:

(1) документ, в котором формулируется установленная ответственность и полномочия, предоставляемые службам по контролю и обеспечению качества, совместно со схемой функциональной взаимосвязи служб по контролю и обеспечению качества с руководством и другими службами, а также формулируется цепочка полномочий и ответственности внутри самих служб;

(2) описание процедур проверки сырья и материалов, покупных изделий, частей и узлов, изготовленных поставщиками, включая методы, позволяющие убедиться в соответствии требуемому качеству тех частей и деталей, которые не могут быть полностью проверены на соответствие требуемому качеству у Головного изготовителя;

(3) описание методов, применяемых для контроля производства отдельных частей, узлов и агрегатов, включая методы определения стабильности специальных производственных процессов, используя в этих целях контроль процессов, окончательные испытания готовых изделий, а для ВС — процедуры летных испытаний изготовленных изделий и листы контроля;

(4) описание системы проверки материалов контроля, включая процедуру регистрации соответствующих решений и изъятия бракованных деталей, узлов и агрегатов;

(5) общее описание системы информации контрольных служб о текущих изменениях в чертежах, спецификациях, ТУ и процедурах контроля и обеспечения качества;

(6) схему размещения и перечень типов пунктов контроля.

(b) Каждый Головной изготовитель должен сделать доступной для Авиарегистра или уполномоченного им органа информацию относительно передачи предприятиям–поставщикам полномочий по выполнению основных проверок частей, узлов конструкции и КИ, за которые несет ответственность Головной изготовитель.

21.147. Изменения в системе обеспечения качества

После выдачи Сертификата на производство каждое изменение в системе обеспечения качества должно быть представлено на рассмотрение Авиарегистра или уполномоченного им органа. Обладатель Сертификата на производство должен немедленно уведомить Авиарегистр или уполномоченный им орган в письменном виде о любом изменении, которое может повлиять на контроль, соответствие требованиям или летную годность изделия.

21.149. Производство нескольких типов изделий

Авиарегистр может разрешить производство более чем одного изделия, имеющего Сертификат типа, по одному Сертификату на производство, если эти изделия имеют аналогичные характеристики производства.

21.151. Перечень ограничений на производство

Перечень ограничений на производство выдается как часть Сертификата на производство. Перечень содержит перечисление Сертификатов типа всех изделий, которые Заявителю разрешается изготовлять по условиям Сертификата на производство.

21.153. Изменения к Сертификату на производство

Держатель Сертификата на производство, предполагающий внести изменения в этот Сертификат за

счет добавления нового Сертификата типа, должен подать Заявку по форме и в порядке, предписываемым Авиарегистром. Заявитель должен выполнить требования 21.139, 21.143 и 21.147.

21.155. Возможность передачи

Сертификат на производство передаче не подлежит.

21.157. Проверки и испытания

Каждый Держатель Сертификата на производство обеспечивает Авиарегистру или уполномоченному им органу возможность проведения любых проверок и испытаний для установления соответствия требованиям, приведенным в этом разделе.

21.159. Продолжительность действия

Сертификат на производство действителен до момента отказа от него Держателя, приостановки или отмены его действия Авиарегистром или до перевода производства в другое место.

21.161. Показ Сертификата

Держатель Сертификата на производство должен поместить его на видном месте в главном административном здании предприятия, на котором изготавливается сертифицируемое изделие.

21.163. Привилегии Держателя Сертификата

Держатель Сертификата на производство изделия может:

(a) получить Сертификат летной годности ВС при значительном сокращении объема предъявлений Независимой инспекции;

(b) приминительно к другим изделиям — получить документ о годности к эксплуатации при значительном сокращении объема предъявлений Независимой инспекции.

21.165. Обязанности Держателя Сертификата

Держатель Сертификата на производство должен:

(a) сохранять систему обеспечения качества в соответствии с данными и процедурами, утвержденными в рамках Сертификата на производство;

(b) определять, что каждый экземпляр изделия, представленный на сертификацию или подтверждение летной годности, соответствует типовой конструкции и находится в состоянии, обеспечивающем безопасность эксплуатации.

Раздел H — СЕРТИФИКАТЫ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

21.171. Применимость

В настоящем разделе приводятся процедурные требования для выдачи сертификатов летной годности.

21.173. Общие положения

Каждый экземпляр воздушного судна, предназначенный для полетов, должен иметь действующий сертификат летной годности соответствующей категории или эквивалентный ему документ.

Сертификат летной годности должен содержать указание категории, к которой с соответствии с Сертификатом типа отнесено воздушное судно (транспортная, нормальная, акробатическая и т.п.).

21.175. Сертификаты летной годности: классификация (категории)

Сертификаты летной годности подразделяются на стандартные и специальные.

(a) Стандартные сертификаты летной годности — сертификаты летной годности воздушных судов, на которые выдан Сертификат типа или эквивалентный ему документ.

К стандартным сертификатам летной годности относятся первичные, постоянные и экспортные сертификаты.

(b) К специальным сертификатам летной годности относятся специальные сертификаты летной годности временной категории (далее — временные сертификаты летной годности) и специальные сертификаты летной годности экспериментальной категории (далее — экспериментальные сертификаты летной годности), а также разрешения на специальные полеты.

21.177. Изменения и поправки

Любые изменения и поправки в Сертификат летной годности могут вноситься только выдавшим его органом.

21.179. Допустимость передачи

Сертификат летной годности передается с воздушным судном вместе с изменением права на владение воздушным судном при условии, что воздушное судно остается в том же самом реестре.

21.181. Действие сертификатов летной годности

(a) Сертификаты летной годности сохраняют действие следующим образом:

(1) Сертификаты летной годности действительны со дня их выдачи до тех пор, пока эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт воздушного судна проводятся в соответствии с ограничениями и требованиями эксплуатационной и ремонтной документации, а также выполняются директивы летной годности и сохраняет действие Сертификат типа или эквивалентный ему документ.

(2) Первичный сертификат летной годности действителен на срок до 2 месяцев.

(3) Срок действия постоянного сертификата летной годности устанавливается авиационной администрацией государства регистрации воздушного судна.

(4) Временный и экспериментальный сертификаты летной годности действительны в течение 1 года со дня выдачи или продления, если иной срок не установлен Авиарегистром.

(5) Разрешения на специальные полеты действительны в течение срока, указанного в разрешении.

(b) Владелец воздушного судна (или уполномоченное им лицо) по требованию полномочного органа должен предоставлять сертификат летной годности для инспектирования.

(c) В случае нарушения условий, предусмотренных 21.181 (a)(1), или выявления небезопасного состояния воздушного судна действие сертификатов летной годности может быть приостановлено или отменено:

— применительно к стандартным сертификатам летной годности и разрешениям на специальный полет — авиационной администрацией государства регистрации;

— применительно к временным и экспериментальным сертификатам летной годности — Авиарегистром.

(d) Возобновление действия сертификата летной годности производится органом, который приостановил или отменил его действие, если показано, что устранены причины, вызвавшие приостановку или отмену действия сертификата летной годности.

(e) В случае если действие сертификата летной годности отменено, владелец воздушного судна (или уполномоченное им лицо) по требованию органа, отменившего действие сертификата, обязан возвратить ему сертификат.

21.182. Идентификация воздушного судна

На воздушном судне должна быть установлена огнестойкая табличка с информацией:

(1) наименование изготовителя;

(2) обозначение типа (модели);

(3) серийный номер изделия;

(4) номер Сертификата типа, если таковой имеется;

(5) номер документа об одобрении производства, если таковой имеется.

21.183. Выдача стандартных сертификатов летной годности

(a) Первичный сертификат летной годности выдается на новое воздушное судно уполномоченной Авиарегистром Независимой инспекцией на предприятии–изготовителе на основании заявки предприятия–изготовителя и при наличии действующего Сертификата типа, если:

(1) воздушное судно соответствует типовой конструкции;

(2) воздушное судно успешно прошло все проверки и испытания, предусмотренные техническими условиями на приемку и поставку.

(3) производство воздушного судна одобрено в соответствии с Разделом F или G настоящей Части Авиационных правил.

Первичный сертификат летной годности дает право на летную эксплуатацию воздушного судна в соответствии с установленными для него ограничениями и продолжает действовать в соответствии с 21.181(a)(1) и (a)(2), пока не будет выдан постоянный сертификат летной годности.

(b) Постоянный сертификат летной годности на экземпляр воздушного судна, имеющего Сертификат типа, выдается авиационной администрацией государства регистрации воздушного судна на основании действующего первичного сертификата летной годности, а для импортируемого воздушного судна — на основании экспортного сертификата летной годности.

Постоянный сертификат летной годности дает право на летную эксплуатацию воздушного судна в соответствии с установленными для него ограничениями и подлежит периодическому продлению авиационной администрацией государства регистрации при условии, что летная годность конкретного экземпляра воздушного судна обеспечена.

Порядок выдачи и продления действия постоянных сертификатов летной годности устанавливается соответствующим документом, утверждаемым авиационной администрацией государства регистрации воздушного судна и согласованным с Авиарегистром.

(c) Каждый экземпляр воздушного судна, поставляемого по импорту из государств, не являющихся государствами–учредителями*, должен иметь экспортный сертификат летной годности, выданный компетентным органом государства экспортера воздушного судна. Экспортный сертификат летной годности должен удостоверять соответствие экземпляра воздушного судна требованиям к летной годности государства разработчика и дополнительным техническим условиям Авиарегистра.

Экспортный сертификат летной годности не дает права на летную эксплуатацию воздушного судна и должен быть заменен авиационной администрацией государства регистрации на постоянный сертификат летной годности.

(d) Порядок выдачи постоянного сертификата летной годности для экземпляра воздушного судна, ранее зарегистрированного в одном государстве–учредителе и передаваемого в другое государство–учредитель, устанавливается авиационной администрацией государства нового владельца воздушного судна.

(e) На воздушное судно, не подпадающее под положения (a) — (c), сертификат летной годности выдается в соответствии с порядком, устанавливаемым в каждом конкретном случае Авиарегистром и/или авиационной администрацией государства регистрации.

21.187. Выдача сертификатов летной годности в нескольких категориях

(a) Сертификат летной годности (первичный или постоянный) в соответствии с Сертификатом типа может быть выдан в нескольких категориях.

В этом случае при сертификации типа воздушного судна должно быть показано, что:

(1) Тип воздушного судна соответствует требованиям для каждой категории, когда воздушное судно имеет конфигурацию** для данной конкретной категории;

(2) Воздушное судно может быть конвертировано из одной конфигурации в другую посредством снятия или дополнительной установки оборудования простыми методами в условиях эксплуатации.

(3) Эксплуатационная документация воздушного судна содержит необходимые указания по его конвертации.

(b) Для допуска к летной эксплуатации воздушного судна, конфигурация которого изменена, оно должно быть представлено для инспектирования авиационной администрации государства регистрации.

21.191. Экспериментальные сертификаты летной годности

Экспериментальные сертификаты летной годности на экземпляры воздушных судов, тип которых принят Авиарегистром в качестве гражданского воздушного судна для проведения сертификационных работ, выдаются для следующих целей:

(a) **Исследование и разработка**

Летные исследования воздушных судов, испытания нового оборудования, новых агрегатов, новых методов летной эксплуатации воздушного судна и нового его применения.

(b) **Доказательство соответствия Авиационным правилам**

Проведение сертификационных летных испытаний для доказательства соответствия воздушного судна требованиям летной годности с целью получения сертификата типа или дополнений к нему, а также полеты для демонстрации надежной работы воздушного судна, его двигателей и функциональных систем.

(c) **Обучение пилотов**

Обучение и тренировка экипажей заявителя.

(d) **Выставки**

Демонстрация летных качеств, характеристик или особенностей воздушного судна на выставках, включая полеты к месту и от места демонстрации.

(e) **Изучение рынка**

Использование воздушного судна для рыночного обзора, для демонстрации его в качестве продаваемого товара и для обучения экипажей покупателя.

Наличие экспериментального сертификата летной годности является обязательным условием допуска воздушного судна к полетам для целей, указанных в данном параграфе 21.191.

21.193. Экспериментальные сертификаты летной годности: общие положения

(a) Заявка на выдачу экспериментального сертификата на экземпляр воздушного судна, использу-

* Государства–учредители — государства–участники Минского (1991 г.) Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (указаны в главе 1 раздела А настоящей Части Авиационных правил).

** Применительно к настоящему разделу под конфигурацией воздушного судна понимаются возможные варианты его компоновки, комплектации оборудования, систем и т.п., отраженные в сертифицированной типовой конструкции.

мого в целях, указанных в 21.191, подается в Авиарегистр организацией, которая намерена выполнять полеты на данном воздушном судне (далее Заявитель). Копия заявки направляется Заявителем в орган государственного регулирования авиационной промышленности, если это предусмотрено процедурами этого органа. Одна заявка может быть подана на несколько экземпляров воздушного судна одного и того же типа.

К заявке прилагаются материалы, содержащие:

(1) данные, достаточные для идентификации воздушного судна (фотография или чертеж в трех проекциях);

(2) цели использования воздушного судна;

(3) заводской и бортовой номер экземпляра воздушного судна, которое заявлено на сертификацию;

(4) сведения об Изготовителе экземпляра воздушного судна.

(b) Заявитель представляет в Авиарегистр:

(1) обоснование возможности безопасного выполнения полетов воздушного судна в целях, указанных в 21.191, утвержденное Разработчиком воздушного судна и согласованное с Независимой инспекцией в организации Разработчика, которое должно базироваться на оформленных результатах расчетов, проверок, испытаний и других работ (Акты, Отчеты и т. п.), а также учитывать данные по изготовлению конкретного экземпляра воздушного судна. Если Заявителем является организация иная чем Разработчик воздушного судна, то обоснование подлежит согласованию с Разработчиком и независимой инспекцией в организации Разработчика;

(2) утвержденные Разработчиком Руководство по летной эксплуатации, которое содержит необходимые ограничения, и Руководство по техническому обслуживанию воздушного судна;

(3) представление органа государственного регулирования авиационной промышленности на выдачу экспериментального сертификата летной годности, если такая процедура предусмотрена этим органом.

(c) На основании представления, указанного в (b)(3), и результатов рассмотрения документов, материалов, а также другой информации, которую может затребовать Авиарегистр, Авиарегистром принимается решение о возможности выдачи экспериментального сертификата летной годности.

(d) Порядок выдачи экспериментальных сертификатов на воздушные суда, отличные от указанных в 21.191, определяется органом государственного регулирования авиационной промышленности.

21.197. Разрешения на специальные полеты

Разрешения на специальные полеты выдаются на экземпляры воздушных судов, имеющие первичный или постоянный сертификат летной годности и находящиеся в эксплуатации.

(a) Разрешение на специальный полет может быть выдано для воздушного судна, которое в настоящее время может не отвечать применимым требованиям летной годности, но способно совершать безопасный полет с целью перелета на базу для ремонта или переоборудования, или технического обслуживания, или на место хранения.

(b) Заявка на выдачу разрешения на специальный полет подается эксплуатантом воздушного судна (далее — Заявитель) в авиационную администрацию государства регистрации воздушного судна.

21.199. Выдача разрешения на специальный полет

(a) Заявитель на выдачу разрешения на специальный полет должен представить авиационной администрации следующие данные, согласованные с Держателем Сертификата типа:

(1) цель полета;

(2) предполагаемый маршрут;

(3) экипаж, необходимый для выполнения данного полета;

(4) перечень эксплуатационных ограничений и специального оборудования, необходимых для выполнения данного полета.

(b) Авиационная администрация может потребовать от заявителя на выдачу разрешения на специальный полет представления других данных или проведения соответствующих проверок или испытаний, необходимых для обеспечения безопасности полета.

(c) Разрешение на специальный полет выдается авиационной администрацией, если показано, что воздушное судно способно обеспечить безопасный полет с установленными целями и ограничениями.

21.200. Временные сертификаты летной годности

Выдача временных сертификатов летной годности производится в соответствии с Разделом С настоящей части Авиационных правил.

21.202. Экспортные сертификаты летной годности

(a) Выдача экспортных сертификатов летной годности на воздушные суда, имеющие Сертификат типа и поставляемые на экспорт с серийного завода, производится согласно положениям параграфа 4.8 Раздела В настоящей Части Авиационных правил.

(b) Порядок выдачи экспортных сертификатов летной годности на воздушные суда иные, чем указано в пункте (a) настоящего параграфа, устанавливается авиационной администрацией государства—экспортера по согласованию с Авиарегистром.

21.204. Разрешения на первый вылет и доводочные полеты

Разрешения на первый вылет и доводочные полеты выдаются на первые опытные экземпляры воздушных судов для допуска их к полетам, предшествующим проведению сертификационных летных испытаний.

Заявка на выдачу разрешений на первый вылет и доводочные полеты подается в орган государственного регулирования авиационной промышленности Разработчиком воздушного судна.

Порядок выдачи разрешения на первый вылет и доводочные полеты воздушного судна определяется органом государственного регулирования авиационной промышленности.

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
Ответственный редактор Богданов А.Г.

АО «АВИАИЗДАТ»
Редактор Томилина И.А., верстка Рожкиной Е.Б.
Отпечатано в типографии АО «Авиаиздат»
121351, Москва, ул. Ив. Франко, 48. Тел. 417-02-44
Зак. 2305/4 Тир. 250

gost.e-ecolog.ru