

**Распоряжение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
от 21 декабря 2005 г. N ВА-258-р(фс)**

**"О введении в действие Инструкции для инспектора по оценке соответствия
единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) требованиям Федеральных
авиационных правил "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных
экземпляров воздушных судов авиации общего назначения"**

С целью обеспечения единого подхода к оценке соответствия единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) требованиям **Федеральных авиационных правил** "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения" предлагаю:

1. Государственным инспекторам гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и территориальных органов Ространснадзора с 01.01.2006 использовать в своей деятельности прилагаемую **Инструкцию** для инспектора по оценке соответствия единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС) требованиям **Федеральных авиационных правил** "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения" (далее Инструкция).

2. Руководителям центров по сертификации единичного экземпляра воздушного судна учитывать положения **Инструкции** при организации деятельности экспертов по сертификации ЕЭВС.

3. Начальнику Управления надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов ежегодно обобщать опыт работы государственных инспекторов гражданской авиации и готовить, при необходимости, соответствующие изменения и дополнения к **Инструкции**.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения оставляю за собой.

Врио руководителя

А.А. Воронин

**Приложение
к распоряжению Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта
от 21 декабря 2005 г. N ВА-258-р(фс)**

Инструкция

**для инспектора по оценке соответствия единичного экземпляра воздушного
судна требованиям Федеральных авиационных правил "Положение о порядке
допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации
общего назначения"**

1. Общие положения

"Инструкция для инспектора по оценке соответствия единичного экземпляра воздушного судна требованиям **Федеральных авиационных правил** "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения" (далее Инструкция) предназначена для оценки соответствия единичных экземпляров воздушных судов требованиям **Федеральных авиационных правил** "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения", утвержденным **приказом** Минтранса России от 17 апреля 2003 г. N 118, зарегистрированным Минюстом России 23.04.03,

регистрационный N 4441 (далее ФАП 118).

И.п. 1. "Единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения, не имеющий и не имевший сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно, изготовленный в количестве 1-3 экземпляров (далее - ЕЭВС), допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности".

При первоначальном рассмотрении **заявки** необходимо учесть следующее:

- единичный экземпляр воздушного судна может иметь конструктивные отличия от выпускаемого прототипа, изменения в конструкцию, состав оборудования и т.п. которые существенно влияют на летно-технические характеристики воздушного судна;

- единичный экземпляр сверхлегкого воздушного судна (ЕЭ СВС) - сверхлегкое гражданское воздушное судно с максимальной взлетной массой не более 450 кг в сухопутном варианте и не более 495 кг в гидроварианте, или при установке спасательного оборудования, с количеством людей на борту не более двух, скоростью сваливания не более 65 км/ч, не имеющее сертификата типа;

- единичные экземпляры сверхлегких воздушных судов подразделяются на классы: дельтаплан, мотодельтаплан, дельталет, параплан, мотопараплан, парашют, автожир, микросамолет.

И.п. 2. "Для целей Положения используются следующие термины и определения:

- **орган по сертификации ЕЭВС** (далее - орган по сертификации) - организация, аккредитованная в ССГА на право проведения сертификации ЕЭВС в соответствии с Положением;

- **центр по сертификации ЕЭВС** (далее - центр по сертификации) - летно-технический центр, аккредитованный в ССГА на право проведения оценки соответствия ЕЭВС требованиям, установленным настоящим Положением;

- **заявитель** - индивидуальный предприниматель, юридическое или физическое лицо, обратившееся с заявкой в орган по сертификации для сертификации ЕЭВС;

- **установленные требования к ЕЭВС** - требования к летной годности ЕЭВС, определенные специально уполномоченным органом в области гражданской авиации на основе общих технических требований к ЕЭВС;

- **сертификат летной годности ЕЭВС** - документ, подтверждающий соответствие ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС;

- **эксплуатационная документация ЕЭВС** - документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию ЕЭВС, включая его техническое обслуживание и ремонт, а также содержащая условия эксплуатации и эксплуатационные ограничения;

- **инспекционный контроль летной годности ЕЭВС** - контрольная оценка соответствия, осуществляемая с целью установления, что ЕЭВС продолжает соответствовать установленным требованиям к ЕЭВС;

- **уполномоченные органы Минтранса России** - окружное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России, межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России, территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России".

1. Органом по сертификации единичного экземпляра ВС АОН является Управление надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов и подразделения территориальных управлений государственного авиационного надзора ФАИСТ, которые осуществляют функции по надзору за поддержанием летной годности.

2. Центр по сертификации ЕЭВС АОН это экспертная организация, аккредитованная в установленном порядке на право проведения оценки соответствия ЕЭВС требованиям, установленным **ФАП 118** (далее - центр).

3. Заявитель - владелец воздушного судна (юридическое или физическое лицо), обратившийся с **заявкой** на сертификацию ЕЭВС в Управление надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов.

4. Эксплуатационная документация ЕЭВС включает:

- руководство по летной эксплуатации;
- руководство по технической эксплуатации;
- регламент технического обслуживания.

Указанные выше документы могут объединяться, но должны содержать информацию, необходимую для обеспечения безопасной эксплуатации ЕЭВС АОН.

И.п. 3. "Настоящие Федеральные авиационные правила "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения" (далее - Положение) содержат процедуры, обеспечивающие сертификацию ЕЭВС и общие технические требования к ЕЭВС".

Прямое действие. Оценка соответствия общим техническим требованиям к ЕЭВС АОН осуществляется на основании результатов работ проведенных в соответствии с типовыми Программами, изложенными в [приложениях N 1 - N 3](#).

И.п. 4. "Положение действует в рамках Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации (далее - ССГА), установленной в соответствии с [приказом](#) Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2001 года N 88 "О Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2001 г., регистрационный N 2812). Положение обязательно для физических и юридических лиц при допуске к эксплуатации и поддержании летной годности ЕЭВС#.

Прямое действие (с учетом настоящей Инструкции).

И.п. 5. "Положение не отменяет действие документов, допускающих ЕЭВС к полетам в гражданской авиации и выданных до даты введения в действие настоящего Положения. После окончания действия ранее выданного документа держатель документа проходит процедуры, установленные настоящим Положением".

Документы, подтверждающие летную годность ЕЭВС, выданные до даты введения в действие [ФАП 118](#), исчерпали срок действия.

И.п. 6. "Содержащиеся в настоящем Положении процедуры и общие технические требования применяются к следующим ЕЭВС:

- самолеты с максимальной взлетной массой не более 1800 кг, с количеством людей на борту не более четырех;
- планеры с максимальной взлетной массой не более 750 кг, с количеством людей на борту не более двух;
- планеры с мотором, с максимальной взлетной массой не более 900 кг, с количеством людей на борту не более двух;
- вертолеты и автожиры с максимальной взлетной массой не более 700 кг, с количеством людей на борту не более двух;
- аэростатические воздушные суда - свободные и привязные аэростаты (газонаполненные, тепловые и комбинированные) с объемом оболочки не более 3500 куб. м., с массой незагруженных аэростатов (масса аэростатов без топлива, груза, людей на борту и несущего газа в оболочке аэростатов) не более 450 кг и количеством людей на борту не более пяти, дирижабли с объемом оболочки не более 4000 куб. м. и количеством людей на борту не более двух.

Кроме того, к ЕЭВС также относятся отдельные исторические экземпляры воздушных судов, восстановленные до требований летной годности".

В случае выхода характеристик за указанные выше параметры см. [И.п. 8](#).

Исторические экземпляры воздушных судов это воздушные суда, выпущенные более 35 лет назад, эксплуатация которых прекращена не менее 25 лет назад и предназначенные для выполнения демонстрационных полетов и тренировок к ним. Перевозка пассажиров на исторические экземпляры воздушных судов запрещена.

И.п. 7. "Общие технические требования к ЕЭВС приведены в [приложениях N 1 и N 2](#) к настоящему Положению".

Соответствие "[Общим техническим требованиям](#) к единичным экземплярам

воздушных судов авиации общего назначения" (далее - ОТТ) устанавливается (подтверждается) комплексом работ, предусмотренных программой (приложения N 1 - N 3) проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее - Программа).

И.п. 8. "Для воздушных судов, характеристики которых выходят за указанные в пункте 6 ограничения, требования и процедуры допуска к эксплуатации, в том числе возможность применения настоящего Положения, определяются решением специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации".

При выходе характеристик конкретного ЕЭВС за указанные в И.п. 6 параметры принимается решение о порядке его допуска к эксплуатации в индивидуальном порядке;

И.п.9. "Органы и центры по сертификации ЕЭВС аккредитуются в соответствии с законодательством Российской Федерации, процедурами и требованиями, установленными в ССГА".

Прямое действие. Наличие у центра действующего Аттестата аккредитации.

2. Правила проведения сертификации ЕЭВС

И.п. 10. "Заявитель подает заявку на сертификацию ЕЭВС (приложение N 3 к настоящему Положению) в орган по сертификации.

Заявитель отвечает за достоверность представленных в заявке сведений в порядке, установленном законодательством Российской Федерации".

1. Для заявителей, владеющих воздушными судами ранее не зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, заявка подается в Управление надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов. Другие заявители, а также заявители из отдаленных регионов подают заявки в подразделения территориальных управлений государственного авиационного надзора ФСНСТ по месту базирования ВС.

2. Заявитель отвечает за достоверность представленных в заявке сведений в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. При заполнении заявки должны быть заполнены все пункты бланка. При отсутствии сведений по какому-либо пункту следует писать "сведения отсутствуют".

3. Рекомендуемые сроки подачи заявки:

- на сертификацию для вновь заявленного ЕЭВС - не менее чем за 45 календарных дней до предполагаемой даты начала эксплуатации;

4. К заявке на выдачу сертификата летной годности ЕЭВС АОН прилагаются следующие документы:

- техническое описание ЕЭВС АОН;

- перечень материалов, из которых изготовлены составные части ЕЭВС АОН;

- копии формуляров (паспортов) на основные комплектующие изделия (при их наличии);

- документы, подтверждающие право собственности (договор купли-продажи, справку - счет, декларация о самостоятельной постройке и т.п.).

Справка о самостоятельной постройке выдается центром на основании заявления изготовителя и проверки документов на право собственности отдельных комплектующих. Рекомендуемая форма заявления изготовителя приведена в Приложении 4. Рекомендуемая форма справки о самостоятельной постройке приведена в Приложении 5.

И.п. 11. "Орган по сертификации в двухнедельный срок уведомляет заявителя о принятии к рассмотрению или мотивированном отказе в принятии заявки на сертификацию ЕЭВС (в случае, если не в полном объеме представлена

сопроводительная документация или ее качество не позволяет провести оценку соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС)".

1. При обращении субъекта АОН в Управление надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов ему разъясняется порядок сертификации и предоставляются информация о месте приобретения нормативных правовых документов.

2. Заявка на сертификацию и прилагаемые к ней документы могут направляться при личном посещении или по почте. При направлении по почте заявка должна быть заверена нотариусом. При приеме заявки по почте указанные документы направляются заявителю по указанному в заявке адресу.

3. Заявка поданная в нарушение п И.п. 10.4 возвращается заявителю на доработку.

И.п. 12. "При положительном решении орган по сертификации поручает центру по сертификации проведение работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС".

В случае положительных результатов рассмотрения заявки УНПЛГ ГВС издается решение о направлении заявки на сертификацию ЕЭВС АОН в центр. Заявка с сопроводительной документацией, а также копии решения УНПЛГ ГВС (территориального управления) оформляются в виде дела ЕЭВС.

При отрицательных результатах рассмотрения заявки Управление надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов направляет решение заявителю.

И.п. 13. "Заявитель предъявляет ЕЭВС в центр по сертификации для проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС".

1. Заявитель обязан предоставить персонал для технического обеспечения выполнения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям.

2. Заявитель обеспечивает выполнение полетов для выполнения работ по оценке соответствия ЕЭВС АОН установленным требованиям. Место и время проведения работ согласовывается заявителем с центром.

3. В соответствии с Программой заявитель обязан подготовить и предоставить в центр доказательную документацию на ЕЭВС.

4. Состав и структура доказательной документации определяется центром.

И.п. 14. "Программа проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее - Программа) разрабатывается центром по сертификации на основе требований к летной годности ЕЭВС и утверждается органом по сертификации.

1. Программа должна включать:

- анализ представленных актов, отчетов, расчетов и других материалов, представленных заявителем;

- идентификацию ЕЭВС и его компонентов;

- проверку конструкторской и эксплуатационной документации;

- проведение детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем и оборудования (включая применение инструментального контроля);

- проведение наземных и летных испытаний.

Результатом реализации программы является определение (подтверждение) соответствия представленного ЕЭВС установленным требованиям#.

ГАРАНТ:

Нумерация пунктов приводится в соответствии с источником

3. Программа разрабатывается центром по сертификации на основе ОТТ с учетом: особенностей конструкции, опыта эксплуатации (в том числе прототипов), ранее проведенных сертификационных работ, расчетов, результатов и материалов

технического обслуживания и ремонта, результатов неразрушающего контроля, материалов средств объективного контроля ЕЭВС и др.

4. **Программа** согласовывается с заявителем и утверждается по месту подачи **заявки** вместе с решением УНПЛГ ГВС о проведении полетов ЕЭВС, в рамках прохождения процедур сертификации. Полеты производятся при условии получения положительных результатов проведения наземных проверок согласно утвержденной **программе**.

5. Проверка конструкторской и эксплуатационной документации производится в случае первоначальной сертификации ЕЭВС, или изменений конструкции, которые приводят к изменению летно-технических характеристик и требуют дополнительной оценки. Объем работ при сертификации ЕЭВС, определяется с учетом:

- направленности работ (выдача, продление (возобновление) срока действия сертификата);
- индивидуальных особенностей;
- отказов и неисправностей, выявленных за отчетный период;
- наличия изменений конструкции, компонентов или эксплуатационной документации;
- наличия других факторов, оказывающих существенное влияние на летную годность ЕЭВС, и реализуются в **Программе**.

И.п. 15. "По результатам работ центр по сертификации оформляет заключение по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС согласно **приложению N 4** к настоящему Положению.

Центр по сертификации при положительных выводах указанного **заключения** формирует комплексное заключение (Аттестат о годности к эксплуатации) (**приложение N 5** к настоящему Положению), которое действует до утилизации ЕЭВС, кроме случаев, указанных в **пункте 19**. Указанные документы передаются заявителю и в орган по сертификации.

Орган по сертификации принимает решение о выдаче заявителю сертификата летной годности ЕЭВС (**приложение N 6** к настоящему Положению). При выдаче заявителю **сертификата** летной годности ЕЭВС орган по сертификации согласовывает комплект эксплуатационной документации ЕЭВС".

1. По результатам работ центр оформляет **заключение** по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям, в котором должны быть отражены следующие сведения, указанные в **приложениях 1 и 2** соответственно:

Рабочая группа формируется из экспертов, допущенных до выполнения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям. Дополнительно, в состав рабочей группы могут включаться эксперты в области проектирования, производства, испытаний и эксплуатации летательных аппаратов. Состав рабочей группы приводится в начале **Заключения**.

В **разделе 1** "Основные сведения о воздушном судне" указывается:

вид и название ВС;

данные заявителя;

вместимость (грузоподъемность);

общий вид ВС (фотографии и три проекции);

летно-технические характеристики:

- геометрические данные ВС и агрегатов планера;

- основные характеристики силовой установки;

- перечень установленного оборудования;

- масса и центровка в заявленных конфигурациях (приводятся результаты взвешивания);

В **разделе 2** "Ограничения" указываются:

- допустимые условия полета:

- по правилам визуальных полетов или по правилам полетов по приборам;
- в ночных условиях;
- метеоусловия (видимость, обледенение, ветер и т.п.).
- массы и центровки;
- скорости (минимально и максимально допустимые и другие);
- режимы работы силовой установки (если применимы);
- специальные виды полетов;
- другие применимые ограничения.

В [разделе 3](#) "Контроль постройки (восстановления) воздушного судна" указываются результаты:

- анализа документации на ВС;
- осмотра конструкции ЕЭВС;
- проверки функционирования систем и оборудования ЕЭВС;
- контроля значимых элементов конструкции;
- проведения иных работ, предусмотренных [программой](#) проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям.

[Раздел 4](#) "Заключение о допуске ЕЭВС к летным испытаниям" оформляется в соответствии с образцом, приведенным в [приложении 4](#) к ФАП 118.

2. Центр при положительных выводах [заключения](#) формирует [комплексное заключение](#) (Аттестат о годности к эксплуатации) оформляет и направляет в УНПЛГ ГВС или территориальное управление ФСНСТ принявшее решение о сертификации:

- комплексное заключение (при первичном выполнении оценки соответствия);
- проект [карты данных](#);
- заключение;
- проект карты данных;
- согласованную эксплуатационную документацию (при первичном выполнении оценки соответствия);
- дело ЕЭВС.

3. Решение о выдаче (продлении) [сертификата](#) летной годности ЕЭВС принимается в течение 2-х рабочих дней после поступления документов, указанных в [п. 2](#).

4. При первоначальном оформлении сертификата летной годности ЕЭВС УНПЛГ ГВС (территориальное управление ФСНСТ принявшее решение о сертификации) вводит в действие комплект эксплуатационной документации воздушного судна, согласованный центром и завизированный заявителем.

5. Номер наносится на металлической несгораемой табличке, которая крепится к конструкции ЕЭВС или может быть выбит на несъемной металлической части ЕЭВС.

[И.п. 16](#). "В случае признания ЕЭВС несоответствующим установленным требованиям к ЕЭВС орган по сертификации выдает заявителю решение об отказе в выдаче сертификата с указанием причин и второй экземпляр [заключения](#) по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС".

1. Решение об отказе в выдаче (продлении) сертификата летной годности принимается в течение 10 рабочих дней после поступления заключения с отрицательными выводами от центра.

[И.п. 17](#). "В соответствии с [пунктом 4 статьи 8](#) Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации"*** сертификация ЕЭВС осуществляется на возмездной основе".

Прямое действие

[И.п. 18](#). "[Сертификат](#) летной годности ЕЭВС вступает в силу с даты регистрации в Государственном реестре ССГА. Допуск к эксплуатации ЕЭВС осуществляется после его регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Сертификат летной годности ЕЭВС действует в течение года. Продление сертификата летной годности ЕЭВС производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности ЕЭВС в соответствии с настоящим Положением".

1. Сертификат летной годности выдается (продлевается) не более чем на 1 год.

Примечание.

Дополнительно, по рекомендации центра устанавливается срок действия сертификата летной годности не только в календарных сроках службы, но и в других единицах (летные часы, полеты), связанных с индивидуальными особенностями эксплуатации ЕЭВС.

2. Сертификат летной годности действителен в пределах действующего срока службы ЕЭВС в течение указанного в нем срока до тех пор, пока ЕЭВС соответствует установленным требованиям, и отсутствуют основания для приостановки действия сертификата.

3. В случае утраты сертификата летной годности ЕЭВС, его дубликат выдается на основании мотивированного заявления Владельца ЕЭВС, подразделением ФСНСТ, выдавшим сертификат.

4. Для продления срока действия **сертификата** летной годности ЕЭВС заявитель подает заявку на продление сертификата ЕЭВС в территориальное управление государственного авиационного надзора ФСНСТ соответствии с **И.п. 10**. К заявке на продление (возобновление) срока действия сертификата летной годности ЕЭВС прилагаются следующие документы:

- копия сертификата летной годности;
- копия свидетельства о регистрации ЕЭВС в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Примечание.

Если действие сертификата летной годности было приостановлено решением УНПЛГ ГВС, содержащим указание на то, что возобновление действия сертификата летной годности должно осуществляться по процедуре его первоначального получения, то дополнительно представляются:

- копия решения УНПЛГ ГВС о приостановлении действия сертификата летной годности;
- документы, подтверждающие факт устранения причин для приостановления действия сертификата летной годности.

5. Территориальное управление государственного авиационного надзора ФСНСТ готовит решение о направлении заявки на продление сертификата ЕЭВС в центр.

6. Заявитель обязан предоставить персонал для технического обеспечения выполнения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям.

7. Заявитель обеспечивает выполнение полетов для выполнения работ по оценке соответствия ЕЭВС АОН установленным требованиям. Место и время проведения работ согласовывается заявителем с центром.

8. В соответствии с **Программой** заявитель обязан подготовить и предоставить в центр по сертификации доказательную документацию на ЕЭВС.

9. Результатом реализации Программы по оценке технического состояния являются материалы, подтверждающие выполнение раздела данной программы и заключение о возможности продления (возобновления) его срока действия.

10. Продление (возобновление) срока действия **сертификата** летной годности ЕЭВС осуществляется УНПЛГ ГВС (территориальным управлением государственного авиационного надзора ФСНСТ) на основании заключения центра.

И.п. 19. "Заявитель (держатель сертификата летной годности ЕЭВС), осуществивший изменения конструкции ЕЭВС, его компонентов или эксплуатационной документации, извещает орган по сертификации об этих изменениях и предъявляет

ЕЭВС для оценки соответствия согласно Положению.

Орган по сертификации приостанавливает действие сертификата летной годности ЕЭВС в случае выявления несоответствия его установленным требованиям и извещает об этом уполномоченные органы Минтранса России".

1. Заявитель (держатель сертификата летной годности), осуществивший изменения конструкции ЕЭВС, его компонентов или эксплуатационной документации, оказывающие влияние на его летно-технические характеристики извещает УНПЛГ ГВС об этих изменениях и должен предъявить ЕЭВС в центр для проведения оценки соответствия летной годности с учетом сделанных изменений.

2. Изменения конструкции ЕЭВС, его компонентов, которые не влияют на его летно-технические характеристики и не требуют немедленного предъявления экземпляра ЕЭВС для оценки (второстепенные изменения) проверяются при очередной процедуре продления срока действия сертификата летной годности.

3. Заявитель (держатель сертификата) обязан известить УНПЛГ ГВС при осуществлении следующих изменений конструкции ЕЭВС, его компонентов или эксплуатационной документации:

- изменения, повлекшие за собой изменения функциональных особенностей ЕЭВС;

- замена или изменение конструкции основных компонентов ЕЭВС: (крыльев, хвостового оперения, двигателя, шасси, оболочки, несущего винта, редуктора и др.), влияющих на летно-технические характеристики ВС и его летную годность.

- изменения в эксплуатационной документации, связанные с ограничениями, действиями в особых ситуациях, ожидаемыми условиями эксплуатации, системой технического обслуживания, хранения и ремонта.

4. Основанием для приостановки действия [сертификата](#) летной годности ЕЭВС являются:

- авиационное происшествие, инцидент или повреждения, которые привели к нарушению его летной годности;

- выявление в процессе летной эксплуатации, технического обслуживания, ремонта или хранения нарушений летной годности;

- такие изменения конструкции ВС, и его компонентов, которые приводят к нарушению его летной годности;

- исключение ВС из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации.

5. В зависимости от конкретных обстоятельств, имевших место и послуживших основанием для приостановки действия сертификата летной годности орган, выдавший сертификат в течение 2-х рабочих дней принимает решение о приостановлении или отмене действия сертификата летной годности, которое в установленном порядке доводится до заявителя и авиационной администрации.

Это решение должно содержать указание на одну из следующих процедур возможного возобновления действия сертификата летной годности:

- процедура первоначального получения сертификата летной годности устанавливается для всех решений об отмене действия сертификата летной годности;

- процедура внеочередного инспекционного контроля для всех решений, не связанных с приостановлением действия сертификата.

6. Если действие [сертификата](#) приостановлено или отменено, то заявитель (держатель сертификата) обязан в 10-дневный срок вернуть его в орган по сертификации.

7. Возобновление действия сертификата летной годности (и возвращение его заявителю) возможно по мотивированному заявлению (заявке) после устранения причин, вызвавших приостановку действия (отмену) сертификата летной годности, и при положительных результатах выполнения процедуры, указанной в решении о

приостановлении или отмене действия сертификата летной годности.

И.п. 20. "Заявитель (держатель сертификата летной годности ЕЭВС) предоставляет возможность проведения инспекционного контроля летной годности ЕЭВС, своевременно выполняет процедуры регистрации ЕЭВС и обеспечивает поддержание летной годности ЕЭВС путем:

- технического обслуживания ЕЭВС в соответствии с согласованным органом по сертификации комплектом эксплуатационной документации, учета и устранения отказов, неисправностей и повреждений, возникающих при эксплуатации ЕЭВС;
- незамедлительного информирования органа по сертификации, выдавшего сертификат летной годности ЕЭВС, об инцидентах и авиационных происшествиях;
- своевременного выполнения требований нормативных документов, касающихся поддержания летной годности".

Прямого действия. Заявитель (держатель сертификата), после завершения расследования авиационного происшествия или инцидента в установленном порядке, направляет копию отчета расследования в орган выдавший **сертификат**, который на основании заключения комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента принимает решение о порядке дальнейшей эксплуатации ЕЭВС.

3. Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС

И.п. 21. "Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС организует и проводит орган по сертификации, выдавший сертификат летной годности ЕЭВС, при необходимости привлекая к работе по инспекционному контролю центр по сертификации".

Прямого действия.

И.п. 22. "Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС осуществляется по программе, утвержденной органом по сертификации, выдавшим сертификат летной годности ЕЭВС.

Плановый инспекционный контроль летной годности ЕЭВС проводится не чаще двух раз в год.

При наличии информации о нарушении правил по эксплуатации, а также летной годности ЕЭВС действие **сертификата** летной годности ЕЭВС приостанавливается и проводится внеочередной инспекционный контроль летней# годности ЕЭВС".

1. Программа инспекционного контроля разрабатывается центром и утверждается органом, принявшим решение о сертификации.

2. Программа инспекционного контроля должна отражать его конкретные цели и задачи и включать:

- проверку эксплуатационной документации;
- проведение детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем и оборудования;
- идентификацию;
- проведение наземных и летных проверок (при необходимости).

3. Плановый инспекционный контроль летной годности ЕЭВС проводится не чаще двух раз в год для проверки мероприятий, указанных в положительном заключении центра.

4. При наличии информации о нарушении правил по эксплуатации и поддержания летной годности проводится внеочередной инспекционный контроль летной годности.

5. Внеочередной инспекционный контроль летной годности проводится также:

- при возникновении причин, послуживших основанием для приостановки действия сертификата летной годности;
- при поступлении информации, свидетельствующей о нарушении летной

годности;

6. Эксплуатант (держатель [сертификата](#), а при его отсутствии владелец или собственник) при выполнении инспекционного контроля:

- обеспечивает выполнение программы инспекционного контроля своим персоналом и необходимыми средствами;
- предъявляет необходимую документацию в полном объеме и подготовленную к инспекционному контролю ВС;
- выполняет контрольный полет, если это обусловлено программой инспекционного контроля или вновь возникшими обстоятельствами при его выполнении.

И.п. 23. "По результатам инспекционного контроля летной годности составляется Акт инспекционного контроля летной годности ЕЭВС согласно [приложению N 7](#) к настоящему Положению".

1. По результатам инспекционного контроля летной годности составляется [Акт](#) инспекционного контроля летной годности.

2. Акт инспекционного контроля летной годности ЕЭВС должен включать:

- сведения о составе комиссии, месте и времени проведения инспекционного контроля;
- сведения о ЕЭВС и его компонентах;
- заключение комиссии о техническом состоянии и летной годности ЕЭВС.

3. Акт инспекционного контроля летной годности ЕЭВС направляется в орган принявший решение о сертификации и хранится в деле ЕЭВС. На основании Акта инспекционного контроля летной годности ЕЭВС в двухдневный срок принимается решение о порядке дальнейшей эксплуатации ВС.

Приложение 1

Программа оценки соответствия единичного экземпляра самолета авиации общего назначения установленным требованиям (типовая)

1. Предисловие

Настоящая "Программа оценки соответствия единичного экземпляра самолета авиации общего назначения установленным требованиям" (далее Программа) составлена на основании [Федеральных авиационных правил](#) "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения, утвержденных [приказом](#) Минтранса России от 17 апреля 2003 года, N 118, общих технических и специальных требований к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения.

Программа может быть уточнена Сертификационным Центром (СЦ), проводящим оценку самолета. Методика испытаний разрабатывается СЦ с учетом конструктивных особенностей самолета, наличия инструментальной базы и измерительного оборудования.

2. Цель испытаний

Установление соответствия самолета, его конструкции и эксплуатационной документации требованиям [ФАП](#).

3. Предварительные работы

3.1. Оценка предъявленной документации (конструкторской и эксплуатационной) и идентификация составных частей с формулярами, удостоверениями, паспортами и др.

3.2. Рассмотрение ресурсов, сроков службы, установленных ограничений, ожидаемых условий эксплуатации.

Визуальный осмотр, оценка состояния визуальными методами и определение объема и направлений инструментального контроля и летных испытаний.

Уточнение программы и методики испытаний.

4. Наземные испытания

4.1. Оценка удобства размещения пилота в кабине и безопасности покидания в аварийной ситуации. Оценка размещения индикаторов, сигнализаторов, надписей, органов управления и удобство работы с ними.

4.2. Оценка конструкции и работы систем:

- управления (стопорение)
- шасси и тормозной системы
- электроснабжения
- силовой установки
- бортового оборудования
- радиосвязного оборудования
- аварийно-спасательного оборудования
- система сигнализации и тушения пожаров.

4.3. Определение порядка действий при иммитации отказов.

4.4. Оценка выполнения работ по РО.

4.5. Оценка геометрических и весовых характеристик.

4.6. Уточнение нормативных характеристик, ограничений, необходимости инструментального контроля и уточнение объема летных испытаний.

5. Летные испытания

№ п/п	Содержание пунктов программы	Примечание
5.1.	Уточнение Программы испытаний, подготовка полетных заданий, подготовка экипажа и ВС к полету.	
5.2.	Оценка оборудования и компоновки кабины.	
5.3.	Взлетно-посадочные характеристики	
5.3.1.	Оценка устойчивости и управляемости на земле: - выполнение рулений и разворотов на 180°; - определение радиусов разворота; - оценка шасси и тормозной системы, скоростные пробежки - буксировка с G_{max} (при необходимости).	
5.3.2.	Определение длины разбега и взлетной дистанции (скоростей отрыва и набора высоты). $G_{взл} = G_{max}$; штиль	
5.3.3.	Определение вертикальных скоростей набора высоты после взлета.	

5.3.4.	Определение характеристик ухода на второй круг при заходе на посадку.	
5.3.5.	Определение длины пробега и посадочной дистанции (скоростей касания и захода на посадку). $G_{пос} = G_{мах}$; (в том числе с перегрузкой), штиль	
5.3.6.	Определение наивыгоднейшей скорости снижения (планирования) в полете с выключенным двигателем. $G = G_{мах}$	
5.3.7.	Определение длины пробега и посадочной дистанции при отказах: - закрылков - тормозов.	
5.4.	Устойчивость и управляемость.	
5.4.1.	Режимы сваливания	
	Сваливание при торможениях из горизонтального полета без крена. $X_t = X_t \text{ п.п, } X_t \text{ п.з}$; $G_{взл} = G_{мах}$; режим работы двигателя - соответствующий режиму М.Г. и максимально продолжительной мощности.	
5.4.2.	Продольное управление	
	Осуществить быстрое уменьшение угла тангажа и восстановление скорости от $V = 1,1 V_s$ до $V_{бал} = 1,3 V_s$ $X_t = X_t \text{ п.п, } X_t \text{ п.з}$, $G_{пол}$ примерно $G_{мах}$; режим работы двигателя - максимально продолжительной мощности и М.Г. В полете на $V_{бал} = 1,4 V_s$ режим работы двигателя М.Г. быстро увеличить режим до взлетного, поддерживая скорость постоянной $X_t = X_t \text{ п.п, } X_t \text{ п.з}$ $G_{пол}$ примерно $G_{мах}$.	
5.4.3.	Поперечное управление	
	Для оценки управляемости по крену выполнить во всех конфигурациях перекладки самолета из крена 30° в крен -30° на скорости $V = 1,2 V_{s1}$ во взлетной конфигурации режим работы двигателя ВЗЛ; $V = 1,3 V_{s1}$ в остальных конфигурациях режим работы двигателя - потребный для ГП.	
5.4.4.	Усилие на рычаге продольного управления при маневрах	
	а) На 3-4 скоростях в диапазоне $1,3 V_s - 0,9 V_n$ выполнить развороты с креном $30^\circ, 45^\circ$. б) На скорости $V_{бал} = V_A$ выполнить "дачи" рулем высоты от $h_y = h_{y \text{ min}}$ до $h_y = h_{y \text{ max}}$ с шагом Δh_y примерно 0,2 $X_t = X_t \text{ ср}$, режим работы двигателя - 75% максимальной мощности, $G_{пол} = G_{мах}$ во всех конфигурациях.	
5.4.5.	Балансировка	
	а) Поперечная и путевая.	

	<p>Сбалансировать самолет на скорости $V_{бал} = 0,9 V_n$ и освободить рычаги поперечного и путевого управления.</p> <p>Режим работы двигателя М.Г. и ВЗЛ, $X_t = X_t \text{ ср.}$</p> <p>б) Продольная балансировка.</p> <p>На скорости $V_{бал} = 0,9 V_n$ сбалансировать самолет и освободить ручку управления тангажом $X_t = X_t \text{ п.п.}$, $X_t \text{ п.з}$</p>	
5.4.6.	Устойчивость	
	<p>а) Статическая продольная устойчивость.</p> <p>Выполнить "зубцы" разгоны и торможения в диапазоне скоростей от $1,3 V_s$ до максимально допустимой во всех конфигурациях.</p> <p>Режим работы двигателя - М.Г. и максимально продолжительной мощности.</p> <p>$X_t = X_t \text{ п.п.}$, $X_t \text{ п.з}$</p> <p>б) Статическая поперечная и путевая устойчивость.</p> <p>Выполнить координированные скольжения вправо и влево до полного отклонения педалей на скорости $V = 1,2 V_{s1}$ во всех конфигурациях.</p> <p>Режим работы двигателя - потребный для горизонтального полета.</p>	
5.4.7.	Динамическая устойчивость.	
	<p>В диапазоне скоростей от $V = 1,2 V_s$ до максимально допустимой выполнить импульсы рулем высоты и направления с освобождением рулей после возвращения их в балансировочное положение и фиксированием их в балансировочном положении</p> <p>$X_t = X_t \text{ п.п.}$, $X_t \text{ п.з}$</p>	
5.5.	Характеристики прочности.	
5.5.1.	Выполнение симметричного маневра (без крена и скольжения) в вертикальной плоскости	
	<ul style="list-style-type: none"> - с достижением максимальной перегрузки n_y в полетной конфигурации на скорости V_{NE}; - с достижением максимальной перегрузки n_y с выпущенной механизацией ($V = V_{FE}$); - с достижением перегрузки в полетной конфигурации $n_y = 0-0,25$ ($V = V_{NE}$) 	
5.5.2.	Выполнение несимметричных маневров:	
	<ul style="list-style-type: none"> - в полетной конфигурации, $V = V_{NE}$: - дачи элеронами; - координированные скольжения; - дачи рулем направления; - с выпущенной механизацией ($V = V_{FE}$; взлетное положение; посадочное положение): - дачи элеронами; - координированные скольжения; - дачи рулем направления 	
5.5.3.	Достижение предельных скоростей полета:	
	<ul style="list-style-type: none"> - в полетной конфигурации, $V = V_D$; - при полете с уборкой механизации, $V = V_{FE} + 30[\text{км/ч}]$ 	

5.5.4.	Выполнение импульсов рулями и элеронами	
5.6.	Силовая установка.	
5.6.1.	Проверка работы двигателей на взлете, наборе высоты, горизонтальных площадках, снижении и посадке на высотах и скоростях рекомендованных РЛЭ. Проверка приемистости и дросселирования.	
5.6.2.	Проверка повторного запуска двигателя в полете на высотах и скоростях рекомендованных РЛЭ.	
5.6.3.	Проверка работы силовой установки при действии кратковременной отрицательной перегрузки.	
5.7.	Оценка оборудования и компоновки кабины.	
5.8.	Оценка отказных ситуаций предусмотренных РЛЭ.	

6. Оформление результатов испытаний

6.1. Окончательное оформление (уточнение) конструкторской и эксплуатационной документации с учетом результатов испытаний.

Оформление Заключения ([Акта](#) - при инспекционном контроле) по оценке летной годности самолета и представление их в орган по сертификации.

6.2. При положительных результатах по [п. 6.1](#) и положительной летной оценке, Орган по сертификации согласовывает эксплуатационную документацию на самолет.

Приложение 2

Программа оценки соответствия единичного экземпляра мотоделтаплана авиации общего назначения установленным требованиям (типовая)

1. Предисловие

Настоящая "Программа оценки соответствия единичного экземпляра мотоделтаплана авиации общего назначения установленным требованиям" (далее Программа) составлена на основании [Федеральных авиационных правил](#) "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения, утвержденных [приказом](#) Минтранса России от 17 апреля 2003 года, N 118, общих технических и специальных требований к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения.

Программа может быть уточнена Сертификационным Центром (СЦ), проводящим оценку МД. Методика испытаний разрабатывается СЦ с учетом конструктивных особенностей МД, наличия инструментальной базы и измерительного оборудования.

2. Цель испытаний

Установление (подтверждение) соответствия МД, его конструкции и эксплуатационной документации требованиям [ФАП](#).

3. Предварительные работы

3.1. Оценка предъявленной документации (конструкторской и эксплуатационной) и идентификация составных частей с формулярами, удостоверениями, паспортами и др.

3.2. Рассмотрение ресурсов, сроков службы, установленных ограничений для составных частей и материалов.

Визуальный осмотр, оценка состояния визуальными методами и определение объема и направлений инструментального контроля и летных испытаний.

Уточнение программы и методики испытаний.

4. Наземные испытания

4.1. Крыло.

Анализ конструкции каркаса крыла.

4.1.1. Балки силового каркаса.

4.1.2. Трапеция.

4.1.3. Мачта.

4.1.4. Носовой узел.

4.1.5. Центральный узел.

4.1.6. Боковой узел.

4.1.7. Навеска.

4.1.8. Обшивка.

Анализируются:

- применяемые материалы, состояние каркаса, стыковочные узлы, трос;
- параметры формы крыла, размах, площадь, хорда, вес, сужение, стреловидность, поперечное V ;
- аэродинамические характеристики крыла (поляра), поляра МД;
- расчеты на прочность.

4.2. Мототележка.

Анализ конструкций, характеристик, материалов испытаний и расчетов.

4.2.1. Силовой каркас и узлы крепления.

4.2.2. Опоры шасси (основные и носовая).

4.2.3. Кресло.

4.2.4. Силовая установка и моторама.

4.2.5. Приборное оборудование.

4.3. Сборка, определение геометрических и весовых характеристик (в снаряженном состоянии).

4.4. Уточнение нормативных характеристик, определение необходимости инструментального контроля, определение объема летных испытаний.

5. Летные испытания

5.1. Программа испытаний, полетные задания, подготовка ВС к полету, предполетный осмотр, гонка двигателя, руление (управляемость на земле).

5.2. Полет с промежуточным взлетным весом.

5.2.1. Взлет с определением:

- длины разбега, воздушного участка, и сравнение их с данными РЛЭ;
- влияния бокового ветра.

5.2.2. Набор высоты ($H_{\text{наб.}} = 50 \text{ м}$) с определением:

- скорости набора;
- вертикальной скорости набора;

- балансировки (положения трапеции);
- влияния ветра.

5.2.3. Горизонтальный полет:

- балансировка и оценка продольной устойчивости с освобождением трапеции;
- балансировка и полет с перемещением трапеции (вперед и назад) с оценкой усилий (Дельта = 10-15 см), определение характеристик продольной управляемости и определение продольной устойчивости;
- балансировка и полет с установившимся креном 30° и ввод в противоположный крен 30° (≤ 10 сек) с контролем расхода усилий (на скорости, большей балансирующей, с увеличением режима двигателя);
- поперечная балансировка, полет с креном, резкий перевод трапеции в бок и освобождение ее, оценка МД по выходу из крена без вмешательства пилота при невозврате МД в первоначальное положение,
- оценка установившегося виража и вывод из него перемещением трапеции в любую сторону, оценка возврата в первоначальное положение;

5.2.4. Снижение:

- оценить скорость планирования (трапеция на себя) при минимальном режиме двигателя (без перехода во второй режим).

5.2.5. Посадка:

- оценить скорость и высоту выравнивания ($H = 3$ м - $H = 0,5$ м) с отдачей трапеции полностью от себя и фиксированием скорости касания;
- оценить посадочную дистанцию (s $H = 15$ м) с этапами планирования, выравнивания и пробега.

5.2.6. Руление:

- оценить управляемость и торможение.

5.3. Полет с максимальным взлетным весом проводится в соответствии с заданием 1-го полета, но с ограничениями по рекомендованным скоростям, кренам, перегрузкам.

5.4. Третий полет (или в одном из двух полетов).

5.4.1. На взлете, наборе высоты и в горизонтальном полете провести работы по результатам анализа первых двух полетов (в т.ч. повторение режимов).

5.4.2. В горизонтальном полете ($H \geq 100$ м) произвести сваливание за счет уменьшения скорости и восстановить нормальный режим полета, фиксируя скорость, максимальный угол крена ($< 30^\circ$) и потерю высоты (15 м).

5.4.3. В горизонтальном полете ($H = 300$ м) произвести останов двигателя и оценить его влияние на устойчивость МД.

5.4.4. Произвести на снижении запуск двигателя, оценить параметры запуска.

5.4.5. Остановить двигатель ($H = 50 - 100$ м), произвести планирование, заход на посадку и посадку с оценкой параметров.

5.5. Последующие полеты производятся, при необходимости, с учетом результатов первых двух полетов, с возможными регулировками и повторениями режимов.

6. Оформление результатов испытаний

6.1. Окончательное оформление (уточнение) конструкторской и эксплуатационной документации с учетом результатов испытаний.

Оформление Заключения (Акта - при инспекционном контроле) по оценке летной годности МД и представление их в орган по сертификации.

6.2. При положительных результатах по п. 6.1 и положительной летной оценке, орган по сертификации согласовывает эксплуатационную документацию на МД.

**Программа
оценки соответствия единичного экземпляра теплового аэростатического
воздушного судна авиации общего назначения установленным требованиям**

1. Предисловие

Настоящая "Программа оценки соответствия единичного экземпляра теплового аэростатического воздушного судна авиации общего назначения установленным требованиям" (далее Программа) составлена на основании [Федеральных авиационных правил](#) "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения, утвержденных [приказом](#) Минтранса России от 17 апреля 2003 года, N 118, общих технических и специальных требований к единичным экземплярам аэростатических воздушных судов (АВС) авиации общего назначения.

Программа может быть уточнена Сертификационным Центром (СЦ), проводящим оценку АВС. Методика испытаний разрабатывается СЦ с учетом конструктивных особенностей АВС, наличия инструментальной базы и измерительного оборудования.

2. Цель испытаний

Установление (подтверждение) соответствия АВС, его конструкции и эксплуатационной документации требованиям [ФАП](#).

3. Предварительные работы

3.1. Оценка предъявленной документации (конструкторской и эксплуатационной) и идентификация составных частей с формулярами, удостоверениями, паспортами и др.

3.2. Рассмотрение ресурсов, сроков службы, установленных ограничений для составных частей и материалов.

Визуальный осмотр, оценка состояния визуальными методами и определение объема и направлений инструментального контроля и летных испытаний.

Уточнение программы и методики испытаний.

4. Наземные испытания

4.1. Оболочка.

4.1.1. Взвешивание совместно с установленным такелажем.

4.1.2. Определение схемы, уточнение основных размеров, материалов составных частей и их состояния (цвета ткани, усилительных лент, парашютного клапана, фалов, растяжек, купольного кольца, горловины, воздухозаборника).

4.1.3. Инструментальный контроль прочности оболочки (по основе и утку) и ее составных частей с учетом их наработки и состояния.

4.2. Тепловая установка.

4.2.1. Взвешивание.

4.2.2. Определение схемы, типа и мощности.

4.2.3. Оценка блока горелок, форсунок и газовых рукавов (состояние, герметичность).

4.2.4. Оценка огневого клапана (состояние, прочность, герметичность, функционирование).

4.2.5. Оценка газовых баллонов (корпусов, арматурного блока, клапанов, штуцеров, вентилей, манометров, указателей, ограждения, опоры, редукторов).

Оценка состояния, прочности, герметичности, работоспособности.

4.3. Гондола.

4.3.1. Взвешивание.

4.3.2. Оценка состояния арматуры, покрытия, узлов подвески, тросовой системы, крепления баллонов, стоек, карабинов.

4.4. Приборное оборудование.

4.4.1. Взвешивание блока и составных частей.

4.4.2. Проверка высотомера, вариометра, указателя уровня топлива (в баллонах), радиостанции, указателя (индикатора) температуры, ситечки, огнетушителя, запасного фала, зажигалки (размещения балласта, гайдропа, удерживающих средств или специального целевого оборудования - при наличии на борту).

4.5. Определение массы пустого АВС.

4.6. Расчетное определение летных характеристик и ограничений с учетом результатов наземных испытаний по:

- материалу и объему оболочки (аэростатическая температура),
- скороподъемности,
- истинной температуры внутри оболочки,
- полезной нагрузке,
- наружных температур и давлений.

4.7. Уточнение (подтверждение) сведений, характеристик, ограничений [карты данных](#), РЛЭ, РЭ, РО (или эквивалентных им документов).

5. Летные испытания

5.1. Полет на привязи (свободный полет).

5.1.1. Расчетное определение максимального веса для условий проведения испытаний (температуры и давления) с заданной аэростатической температурой, близкой к ограничению (100°C - 130°C).

Определить замером по динамометру или мерными грузами фактическую полную подъемную силу (максимальный взлетный вес) и сравнить ее с расчетной.

При наличии индикатора температуры, определить его целостность. При наличии измерителя температуры определить фактическую аэростатическую температуру.

5.1.2. Повторить эксперимент (при наличии измерителя температуры), задавая промежуточные температуры, и определить для них фактическую (по динамометру или мерными грузами) подъемную силу (взлетный вес).

5.1.3. Сравнить полученные данные с расчетом загрузки и оценочными расчетами (номограммами), указанными в РЛЭ.

5.1.4. С учетом фактических замеров полной подъемной силы, определить запасы по предельной температуре для обеспечения вертикальной скорости 1,5 - 2,0 м/сек и предельной, указанной в РЛЭ для различных взлетных весов и ожидаемых условий эксплуатации.

5.1.5. Оценка нагревателей, системы управления, стыковочных узлов, баллонов и системы подачи топлива.

5.1.6. Оценка оборудования и аэронавигационных огней (при наличии).

5.2. Свободный полет.

5.2.1. При наличии значительных отклонений данных по результатам работ п.п. 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4 и больших наработках оболочки, провести замер расхода топлива в полете (для косвенной оценки продуваемости ткани оболочки).

5.2.2. Выполнить полет с взлетным весом, близким к максимальному, в безветренную погоду (по возможности) с контрольным баллоном, взвешенным перед испытаниями, подключаемым на высоте 50 - 100 м.

Указанная высота выдерживается в течение 20 - 30 мин. при расходе топлива из контрольного баллона с последующим отключением его и взвешиванием после посадки.

Определение приведенного расхода топлива (для $T = +15^{\circ}\text{C}$ и $T = +100^{\circ}\text{C}$) и сравнение его с приведенными данными для новой оболочки.

Приложение 4

Рекомендуемая форма заявления для выдачи справки о самостоятельной постройке

Я (мы в случае коллективной постройки) _____

(фамилия, имя, отчество, паспорт серия, номер, дата и место выдачи) проживающий (е) по адресу: _____

Прошу (просим) выдать нам **справку** о самостоятельной постройке ЕЭ ВС АОН:

_____ (тип и наименование ЕЭ СВС),
индивидуальный номер _____,
построенный мною (нами) _____

_____ (указывается место и время постройки)
на личные средства для _____

_____ (указывается цель постройки и назначение ЕЭВС)

Документы на материалы и покупные изделия, использованные при изготовлении ЕЭВС, имеются.

Заявитель

_____ (подпись, фамилия, инициалы)
"__" _____ 200_г.

Приложение 5

Рекомендуемая форма справки о самостоятельной постройке

СПРАВКА

о самостоятельной постройке ЕЭВС АОН

Единичный экземпляр воздушного судна

_____ (тип и наименование ЕЭВС АОН)

идентификационный номер _____
построен _____

_____ (фамилия, имя, отчество изготовителя)

_____ (указывается место и время постройки)
самостоятельно, на личные средства для _____
_____ (указывается цель постройки
и назначение ЕЭ СВС)

Руководитель центра, выдающего справку

_____ (подпись, фамилия, инициалы)
"__" _____ 200_ г.