

## Сертификация

Целью процесса сертификации является доказательство соответствия воздушного судна (ВС) и его систем относящимся к ним требованиям норм летной годности (сертификационному базису).

Процесс сертификации ВС и его систем определен в федеральных авиационных правилах ФАП-21.

Сертификационный базис самолета формируется из требований авиационных правил Части 25 (АП-25) и специальных технических условий. Специальные технические условия разрабатываются с учетом требований зарубежных норм летной годности (EASA CS-25, FAA Part 25 и др.), требования которых отсутствуют в АП-25, а также с учетом зарубежных стандартов, определяющих функциональные требования и требования по безопасности систем/оборудования, и устанавливают более высокий уровень летной годности. Сертификационный базис комплекса бортового оборудования (КБО) представляет собой объединение пунктов требований сертификационного базиса самолета, относящихся к системам и оборудованию самолета.

Ниже представлен перечень участников процесса сертификации систем и оборудования самолета:

1. Разработчик самолета/Интегратор КБО.
2. Поставщики систем и комплектующих КБО:
  - поставщики (разработчики) программных и аппаратных комплектующих ИМА (платформ ИМА, функционального ПО ИМА, аппаратных модулей, базового ПО ИМА);
  - поставщики (разработчики) отдельных систем и датчиков, не входящих в состав ИМА (Поставщики серийного оборудования).
3. Федеральное Агентство Воздушного Транспорта (Росавиация).
4. Орган сертификации авиационной техники (Авиационный Регистр РФ).
5. Аккредитованные Росавиацией сертификационные центры.
6. Независимые эксперты других отраслевых НИИ, организаций, разрабатывающих, занимающихся выпуском, техническим обслуживанием и ремонтом авиационной техники (АТ), а также эксплуатанты АТ.

Сертификационные работы по комплексу бортового оборудования с открытой архитектурой включают в себя:

1. квалификацию бортового радиоэлектронного оборудования самолета (до установки на самолет);
2. сертификацию оборудования в составе самолета с целью получения сертификата типа на самолет в Росавиации/EASA.

В большинстве случаев сертификация воздушного судна и его оборудования осуществляется выполнением совокупности планов сертификации систем. Планирование

и координация на этом этапе очень важны как для установления взаимодействия между заявителем и сертифицирующим органом, так и для достижения соглашения о методах доказательства соответствия ВС и его систем требованиям летной годности.