



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ИНСТИТУТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
(ФГУП ГосНИИ ГА)

ул. Михалковская, д.67, корп.1, г. Москва
Российская Федерация, 125438
тел. 8 (495) 450-26-15, 8 (495) 601-46-31, тел./факс 8 (495) 450-62-06
e-mail: gosniiga@gosniiga.ru, www.gosniiga.ru

13.11.2019 № 114-10-13419

На № _____ от _____

Председателю Правления
Технологической платформы
«Авиационная мобильность
и авиационные технологии»
Киму А.А.

e-mail: @aviatp.ru

Уважаемый Алексей Анатольевич!

В соответствии с Вашим обращением специалисты института предварительно рассмотрели проект Федеральных авиационных правил «Требования к летной годности самолетов с количеством посадочных мест, исключая места пилотов, не более 19 с максимальным сертифицированным взлетным весом не более 8600 кг. Часть 23» (далее проект), предлагаемых взамен действующих норм «Авиационные правила. Часть 23. Нормы летной годности гражданских легких самолетов» (АП-23).

Среди прочего АП-23 относят самолеты с количеством пассажирских мест более 9 и самолеты с максимальной взлетной массой более 5700 кг к компьютерной (переходной) категории и устанавливают для них требование наличия, как минимум, двух маршевых двигателей (АП-23 §23.3(d)). В США и Европе до 2017 года авиационными правилами FAR-23 (14 CFR Part 23) и сертификационными спецификациями CS-23 устанавливались аналогичные требования.

Представленный проект представляется «калькой» с текста поправки №5 к CS-23, которая ввела в действие новую редакцию CS-23, аналогичную редакции 14 CFR Part 23 с поправкой №64.

Измененные Part 23 и CS-23 в том числе устанавливают единую категорию самолетов – нормальную, к которой относят самолеты с количеством пассажирских мест 19 и менее и со взлетной массой 8618 кг и менее. При этом вводится новая система классификации самолетов нормальной категории по количеству пассажирских мест (4 класса) и по скорости полета (2 класса), для которых устанавливается различный уровень требований. Самолеты с количеством пассажирских мест более 9 относятся к классу «Level 4». Этой поправкой, в том числе, предусмотрена возможность сертификации самолетов «Level 4» (с количеством пассажирских мест более 9) с одним двигателем.

Считаем, что предлагаемое изменение действующих норм путем их механической замены на новую редакцию CS-23 или 14 CFR Part 23 не целесообразно, поскольку и АП-23, и западные нормы существуют и действуют в контексте широкой нормативной базы, определяющей требования и к сертификации, и эксплуатации самолетов. Поскольку структура и содержание этой нормативной базы не идентичны, то для принятия решения о целесообразности такого изменения АП-23 необходимо предварительный анализ возможных последствий и проработка необходимого «шлейфа» изменений в других нормативных документах. Вырванные из контекста правила CS-23 будут неработоспособны в российской практике.

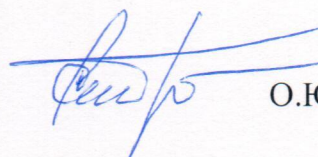
Серьезность проблемы подтверждается тем, что FAA и EASA еще в 2008 году начали работу по совершенствованию части 23 авиационных правил, которая только в 2017 году завершилась принятием поправки №5 к CS-23 и поправки №64 к Part 23, а также принятием еще ряда связанных с этим поправок к другим частям авиационных правил (Parts 21, 35, 43, 91, 121, 135).

Как отмечалось, в рамках новой системы классификации самолетов нормальной категории количество двигателей и взлетный вес не учитываются, а система предъявляемых к самолетам требований предусматривает возможность сертификации самолетов «Level 4» (с количеством пассажирских мест более 9) с одним двигателем. Однако, представляется, что в рамках FAA это не приводит к снижению уровня безопасности коммерческих полетов самолетов «Level 4», поскольку требование к их многодвигательности сохраняется в других частях авиационных правил, регламентирующих выполнение коммерческих полетов:

- Part 135 – Operating Requirements: Commuter and On Demand Operations and Rules Governing Persons on Board Such Aircraft (Эксплуатационные требования: компьютерные перевозки и перевозки по требованию, а также правила, касающиеся лиц на борту таких ВС). Параграф 135.169 «Additional airworthiness requirements» в частности определяет, что никто не может эксплуатировать легкий самолет с количеством пассажирских мест 10 и более, если он не сертифицирован как самолет транспортной категории, компьютерной категории или как многодвигательный самолет «Level 4» нормальной категории.
- Part 121 – Operating Requirements: Domestic, Flag, and Supplemental Operations (Эксплуатационные требования: внутренние перевозки, перевозки под флагом и дополнительные операции). Параграф 121.159 «Single-engine airplanes prohibited» полностью запрещает эксплуатацию однодвигательных самолетов в целях Part 121. А параграф 121.157 «Aircraft certification and equipment requirements» устанавливает, что из самолетов, заявка на сертификацию которых была подана после 29 марта 1995 года, в целях Part 121 могут эксплуатироваться только самолеты транспортной категории (сертифицированные по Part 25).

Для более полного анализа западного подхода к возможности использования однодвигательных самолетов «Level 4» в коммерческих целях необходимо дальнейшее изучение авиационного законодательства, в т.ч. европейского. Маловероятно, что в этом вопросе EASA, в отличие от США, пошла по пути снижения уровня безопасности полетов. Но это только один из аспектов, которые, на наш взгляд, следует изучить при рассмотрении вопроса об изменении АП-23, так как поправки №5 к CS-23 и поправки №64 к Part 23 кардинально изменили не только содержание норм летной годности, но и методы установления соответствия их требованиям.

С уважением,
Заместитель генерального директора –
директор АСЦ ФГУП ГосНИИ ГА



О.Ю. Страдомский

Самойлов Игорь Анатольевич
(495) 578 47 48