



Федеральное государственное унитарное предприятие
«Сибирский научно-исследовательский институт авиации им.С.А. Чаплыгина»
(ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина»)

Ползунова ул., д. 21, г. Новосибирск, 630051
Тел. (383) 279-01-56
Факс (383) 278-70-01
E-mail: sibnia@sibnia.ru, http://www.sibnia.ru

ОКПО 07541511, ОГРН 1025400530836, ИНН/КПП 5401101598/540101001
р/с 40502810944080100010 в Сибирском банке СБ РФ г. Новосибирск
к/с 30101810500000000641
БИК 045004641

14.11.2019 № 16/2934

На № Эл. письмо от 30.10.2019

О направлении отзыва на
проект ФАП

Председателю правления
«ТП «АМиАТ»

Киму А.А.

ул. Мытная, д.3, офис 38, Москва, 119049
E-mail: info@aviatp.ru

Уважаемый Алексей Анатольевич!

В ответ на Ваше письмо направляем отзыв на проект Федеральных авиационных правил «Требования к летной годности самолетов с количеством посадочных мест, исключая места пилотов, не более 19 и с максимальным сертифицированным взлетным весом не более 8600 кгс. Часть 23».

Приложение: Отзыв на проект Федеральных авиационных правил на 4 л.
в эл. виде.

Директор

В.Е. Барсук

Терещенко Евгений Борисович
(383) 278 71 07 (доб. 36 17)

Отзыв ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина»
(наименование организации)

на проект **Федеральных авиационных правил «Требования к летной годности самолетов с количеством посадочных мест, исключая места пилотов, не более 19 и с максимальным сертифицированным взлетным весом не более 8600 кгс. Часть 23»**

(наименование проекта стандарта)

Структурный элемент стандарта (№ раздела, подраздела, пункта, подпункта, приложения)	Замечание, предложение	Предлагаемая редакция
АП 23.2110. Скорость сваливания	<p>Предлагаем следующую расширенную формулировку, исключая фразы с непонятным формальным смыслом и накладывающую дополнительные ограничения в АП 23.2110(c)(d).</p> <p>А также исключить 23.2110(d), отсылающий к 23.562(d), который, в свою очередь требует использовать повышающие коэффициенты, при определении инерционных нагрузок в условиях аварийной посадки. Условия аварийной посадки, в новой редакции, определяются параграфом АП 23.2270 Аварийные условия, который хоть и не определяет подробные критерии оценки выживаемости (типа НИС, HeadInjuryCriteria, Критерий Травмирования Головы), но содержат общие эквивалентные требования по выживаемости в 23.2120(b):</p>	<p>АП 23.2110. Скорость сваливания</p> <p>(a) Скорость V_s является индикаторной земной скоростью сваливания, если таковая достижима, или минимальной скоростью установившегося полета (выраженной в км/ч), при которой самолет управляем.</p> <p>(b) Скорость V_s должна определяться в летных испытаниях для каждой полетной конфигурации, ожидаемой при нормальной эксплуатации, включая режимы взлёта, набора высоты,</p>

	<p><i>(b) Условия аварийной посадки, описанные в пунктах (a)(1) и (a)(2) данного параграфа, должны:</i></p> <p><i>(1) Включать динамические условия, которые могут действовать в течение аварийной посадки, и</i></p> <p><i>(2) Не создавать нагрузок, действующих на пассажиров или членов экипажа, которые превышают установленный Критерий Травмирования Пассажира для допустимых для человека нагрузок, в следствие ограничения движения или контакта с любыми объектами на самолёте.</i></p>	<p><i>крейсерского полета, снижения, захода на посадку и посадки, при следующих условиях:</i></p> <p><i>1) основная силовая установка, используемая для в основном создания тяги, работает на режимах нулевой тяги или на холостых оборотах, в зависимости от типа двигателя.</i></p> <p><i>2) силовая установка, обеспечивающая управляемость самолета или системы улучшающие взлетно-посадочные характеристики, работает на номинальном режиме.</i></p> <p><i>3) значения полетного веса и центровки при которых достигаются наибольшие значения определяемой скорости V_s.</i></p> <p><i>(c) Скорость V_s в посадочной конфигурации и при максимальном весе не должна превышать 113 км/ч для:</i></p> <p><i>1) Одновигательных самолетов,</i></p>
--	---	--

		и 2) Многодвигательных самолетов с максимальным весом 2720 кгс и менее, которые не могут выполнить условия минимальной скороподъемности, установленной в 23.2120(b)1) при неработающем критическом двигателе.
АП 23.2556 (a) 1) Бортовые самописцы	<p>Параграф АП 23.2556 Бортовые самописцы, является точным воспроизведением параграфа 23.1459. Бортовые самописцы из прежней версии и в нем остались ссылки в АП 23.2556 (a) 1) на параграфы 23.1323, 23.1325, 23.1327, устанавливающие требования к пилотажным приборам: Системе измерения воздушной скорости, Системе статического давления и Магнитному указателю курса соответственно. Эквивалентом данных требований в новой редакции является единый параграф АП 23.2615 Пилотажные, навигационные приборы и приборы контроля силовой установки.</p> <p>Соответственно, предлагаем исправить АП 23.2556 (a) 1), заменив в нем некорректные ссылки (23.1323, 23.1325, 23.1327) на ссылку на АП 23.2615.</p>	1) В него поступали данные о воздушной скорости, высоте и курсе от источников, точность которых отвечает соответствующим требованиям АП 23.2615.
По всему тексту	В тексте также выявлены многочисленные ошибки в пунктуации, требующие тщательной редакторской	

	вычитки и правки.	
--	-------------------	--

Руководитель подразделения,
ответственного за подготовку
отзыва

Начальник НИО-7



Г.Т. Кучумов

(должность)

(подпись)

(ФИО)

Составитель отзыва

Начальник КБ АТ



Е.Б.Терещенко

(должность)

(подпись)

(ФИО)