

Председателю Правления Технологической
Платформы «Авиационная мобильность
и авиационные технологии»,
Генеральному директору
ЗАО «Экспертная группа «КУТРИ»

Уважаемый Алексей Анатольевич!

Представленный Минтрансом на рассмотрение текст ФАП-23 «Требования к летной годности самолетов с количеством посадочных мест, исключая пилотов, не более 19 и с максимальным взлетным весом не более 8600кгс. Часть 23» изобилует неточностями и ошибками, присущими неправильному переводу с английского языка, которые характерны для обычного бюро переводов. В тексте содержатся не только неточности, но содержатся и грубые ошибки, как например допустимость выполнения режима штопора на самолете нормальной категории, не предназначенном для выполнения акробатических фигур в воздухе.

Формулировка, предложенная Минтрансом - «Требования к летной годности.....» не вполне отвечает и заменяет ранее используемый документ «Нормы летной годности...», поскольку «Требования ...» в данном контексте формулируются как инструкция по соблюдению, а не нормы к обоснованию приемлемого уровня безопасности полета. В связи с чем зарубежными нормами вводятся 4 уровня возможного формирования требований к обеспечению безопасности полета сверхлегких и легких воздушных судов. Вместо этого в проекте сформулированы какие-то 4 класса воздушных судов.

Надо отметить, что работа по модернизации FAR-23 были начаты FAA в 2008 году и сопровождалась исследованиями, проводимыми в дальнейшем совместно со специалистами EASA, которое также приняло к рассмотрению вопрос модернизации сертификационных требований к легким самолетам. В итоге этих предварительных исследований по возможности модернизации 23-х норм FAA был выпущен специальный документ на 300-х страницах (Notice Of Proposed Rulemaking (NPRM) и EASA - CRD 2016-05, разъясняющие и обосновывающие ревизию, т.е. пересмотр нормативных требований к легким и сверхлегким самолетам (т.е. сертификационные требования к сверхлегким самолетам были включены в FAR-23-64 и CS-23 Amend.5).

Предложенный Минтрансом текст является в действительности неудачно переведенной и ущербной половиной норм, разработанной EASA совместно с FAA, и эта половина была дополнена рядом требований из прежних АП-23 . Вторая часть CS- 23 Amend.5 является непосредственной составляющей первой части, которую волонтеристически выкинули из предложенного текста ФАП-23, не понимая значения и содержания второй части CS-23 Amend.5, которая по сути содержит все детали сертификационных требований со ссылками на промышленные стандарты. К сожалению, прямое копирование зарубежных норм и превращение их в отечественные путем перевода невозможно.

Основная идея разработчиков норм FAA & EASA заключается в учете предложений разработчиков малых и сверхмалых самолетов в упрощении подходов к разработке авиационной техники, исходя из соображений, чтобы промышленные стандарты, разработанные в рамках

специалистов комитетов ASTM, RTCA, ARINC и др., стали бы применимыми сертификационными требованиями и эти стандарты разработаны самими разработчиками авиационной техники совместно с властями и, чтобы формирование сертификационных требований в качестве сертификационного базиса основывалось бы на заявляемых характеристиках, а не на детерминированных требованиях. Это с точки зрения разработчиков должно упростить и удешевить процедуры сертификации.

То есть основным положением, которое в корне меняет подход к требованиям сертификации легких и сверхлегких воздушных судов (т.е. массой от 0 до 8600 кг), является обоснование сертификационных требований, исходя из условий эксплуатации, и тем самым возможное снижение требуемого уровня сертификационных требований безопасности полета путем введенных 4-х различных уровней доказательства соответствия безопасности полета.

Бесполезно давать детальные замечания к тексту предложенных письмом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации проекта **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 8 600 кгс. Часть 23»**, разработанных Минтрансом России.

Необходимо срочно в соответствии с ранее принятыми решениями Авиационной коллегии от 12.12.2018 г. о создании межведомственной комиссии по нормам и правилам превратить в реальность инструмент разработки нормативных требований и рекомендательных документов в обеспечение безопасности полетов и сертификации с привлечением широкого круга авиационных специалистов, включая специалистов AP МАК, как обладающих позитивным опытом обобщения изменений, вводимых в связи с развитием сертификационных нормативных требований за рубежом.

Директор СЦ ФГУП «ЦАГИ»

В.А.Матвеев