

Подготовка пилотов авиации общего назначения:

Основное содержание и актуальные проблемы

Подготовка пилотов АОН включает в себя работу с двумя категориями летного состава:

- Пилоты сверхлегких воздушных судов
- Частные пилоты (пилоты-любители)

Наибольшее количество особенностей во всех аспектах летной деятельности ее обеспечения, а так же в подборе и обучении людей имеет подготовка пилотов СВС.

## I

1. К сверхлегким воздушным судам (их масса определена Воздушным кодексом- 495 кг, без учета веса спасательной системы) относятся:  
дельтапланы, парaplаны, св-планеры,  
-безмоторные; св-самолеты, дельталеты, паралеты,  
мотопараплаы, мотодельтапланы, автожиры,  
св-вертолеты,- моторные; в ближайшее время добавляются электролеты и мускулолеты. Таков перечень классов воздушных судов и количество квалификационных отметок. Все это неэксплуатируется в традиционной штатной гражданской авиации.

2. В летной эксплуатации при обучении полетам на СВС выполняются кроме обычных элементов полета свойственных любительской авиации: полеты по кругу, полеты в зону, полеты по маршруту так и другие, характерные для СВС.

- полеты на площадках вне аэродрома;
- специальные полеты в условиях атмосферной турбулентности;
- полеты с ограниченным (нормированным) запасом топлива;
- полеты на предельно малых (по критериям СВС) высотах;
- безмоторные полеты в т.ч. на макс. дальность и продолжительность;
- полеты на маневрирование у препятствий;
- посадки на ограниченные площадки с отключенным двигателем;
- спортивные полеты;
- полеты детей и юношей;
- полеты в зоне влияния рельефа местности;

Исходя из специфики летной эксплуатации сверхлегкой авиации, устанавливаются специальные критерии:

А. Сложности метеорологических условий полетов.

- Турбулентность атмосферы
- Скорость ветра у земли
- Нижний край облачности
- Горизонтальная видимость.

Б. Высот полета

- предельно малая-50м.
- малая-200м.
- средняя – > 1000м.
- большая - < 1000м.

3. Инфраструктура.

Согласно ст. \_\_ ФАП - \_\_\_\_ полетов в воздушном пространстве РФ сверхлегкая авиация может выполнять полеты как на постоянных аэродромах так и на площадках, в том числе временных и подобранных с воздуха.

С учетом малых скоростей, высот полета и маневрирования размеры элементов района аэродрома: ВПП, высота и размеры круга полетов для захода на посадку, размеры и удаленности пилотажных и специальных зон уменьшены по сравнению с обычными, например: Н полета по кругу может быть 50 метров; размеры ВПП 200 м., а для спортивных полетов 100 на 10 метров.

#### 4. Структура и организация ее работы.

Основной элемент структуры сверхлегкой авиации – клуб СЛА, в котором организуются и проводятся теоритическое и летное обучение. Инструкторы закреплены за клубами.

Клубы СЛА объединены в областные, краевые, республиканские федерации сверхлегкой авиации, являющиеся региональными подразделениями ОФ СЛА России – их 76!

В части обучения пилотов СВС, кроме текущей учебно-летней и спортивной работы в клубах, федерации два раза в год проводят летно-методические сборы со всем летным составом региона, на которые заблаговременно приглашают подкомиссию СВС Высшей квалификационной комиссии с целью проведения

многоэтапной проверке теоретических и летных знаний и летных навыков с использованием различных форм: от письменных заданий до тестирования и полетов по маршруту, в зону и посадок с отключенным двигателем.

## 5. Менталитет.

С момента самообразования, около 40 лет назад, лишенная «родительских благ» сверхлегкая авиация построила свою жизнедеятельность на основе организованности и коллективизма, высокой ответственности и высокого профессионализма. В ОФ СЛА России выросли и собраны специалисты сверхлегкой авиации самой высокой квалификации, в т.ч. с учеными степенями.

РГ(б) предлагает использовать мощный научно-теоретический, учебно летный, методический и спортивный потенциал ОФ СЛА России для решения задач постановления Правительства №670. С этой целью восстановить деятельность подкомиссии СВС ВКК.

Прилагаются примеры такого практического использования общественных объединений в Германии, Чехии, Англии, Белоруссии, Евросоюза.

Место Постановления Правительства №670, Приказов Минтранса №№32,33 в общей системе нормативно-правовой базы подготовки и аттестации пилотов авиации АОН.

Указанные выше документы, имея очень высокий ранг, являются документами конкретной и определенной области действия. Вместе с тем, неосторожное или неточное использование отдельных формулировок порою искажают или ограничивают действие других документов в области подготовки и аттестации персонала АОН.

Рассмотрим некоторые примеры:

Невключение в перечень подающих представление пилотов-инструкторов , проводивших подготовку кандидатов и имеющих на то разрешение согласно ст. 54 Воздушного кодекса РФ, привело к массовой нелегитимности сотен пилотов СВС.

Или, приказ Минтранса № 33 от 10 февраля 2014 определяет задачи высшей и территориальной квалификационных комиссий только выполнением функций проверки знаний кандидатов, рассматривая при этом только одну ее форму – тестирование. Вместе с тем, работа этих комиссий, предполагает выполнение значительно более широкого круга функций,

определяемых положениями разработанными Росавиацией, которыми должно быть предусмотрено создание подкомиссий для обеспечения аттестации специального контингента и других необходимых случаев.

В приказе Минтранса №32 допущена опасная ошибка в терминологии формулирования квалификационных отметок о классе, в свидетельстве пилота сверхлегкого воздушного судна. Предлагаемые в пункте 3, приложения №3 записи: «с балансирным управление, с аэродинамическим управлением, со смешанным управлением», - при привлекательной краткости свидетельствует только об одной из особенностей конструкции, вроде убирающегося шасси или винта с изменяемым шагом, но могут привести к ситуации, когда пилот с допуском к полетам на парaplанах получает право летать на автожирах и т.п. Классы надо записывать в соответствии с кодексом ФАИ и не в скобках: дельтапланы, автожиры, паралеты и т.д.

К сожалению, кроме подобных вышеуказанных частных неточностей приходится отметить в указанных выше документах неоправданное снижение внимания и требований к проверке навыков, т.е. летной подготовке,

что может привести к угрозе снижения безопасности полетов.

РГ(б) предлагает провести работу по внесению уточнений и изменений в постановление правительства №670, приказы 32,33 силами комплексной рабочей группы созданной из специалистов Минтранса, Росавиации, общественных объединений с целью последующего успешного и высококвалифицированного выполнения поставленных Правительством задач.

**Комплекс мер по предотвращению негативных факторов, влияющих на подготовку и аттестацию пилотов авиации общего назначения, дальнейшему совершенствованию учебно-летной работы применительно к срочности их принятия.**

***Неотложные для восстановления плановой работы.***

1. По внесению уточнений и изменений в нормативно правовой базе.
  - а. Внести предложенные Рабочей группой уточнения и изменения в Постановление Правительства №670, Приказы Минтранса №№ 32, 33.
  - б. Устранить неоправданные препятствия при работе с заявителями – пилотами сверхлегких воздушных судов со стороны территориальных органов гражданской авиации.
    - необходимость предоставления документа об окончании АУЦ для пилотов получавших свидетельства до их создания (АУЦ);
    - отказ принимать представления от пилотов-инструкторов, имеющее специальное разрешение на первоначальную подготовку летного состава;

- решить окончательно вопрос о форме продления свидетельств пилота сверхлегкого воздушного судна;
- в. Восстановить работу в подкомиссии СВС Высшей квалификационной комиссии ГА.

***Необходимые для решение предстоящих задач ближайшего периода.***

1. Рассмотреть на одном из ближайших заседаний Комиссии вопрос о выполнении решений Комиссии согласно протоколу №\_\_\_ от 27. 06. 2014 года. « .....о развитие авиационных видов спорта.»
2. Используя организационный ресурс ОФ СЛА России, провести целенаправленную работу по мобилизации членов Федерации и взаимодействующего с ними населения на достойную встречу 70- летия Победы в Великой Отечественной Войне и патриотическое воспитание молодежи.

***Стратегия развития.***

1. Подготовить изменения в Воздушный кодекс РФ.
  - статья о спортивных полетах;
  - статья о .....

2. Подготовить изменения в ФАП - № полеты
3. Подготовить изменения в ФАП №147 пункт \_\_\_\_\_ свидетельства пилотов СВС....., о внесении квалификационных отметок: пилот СВС – спортсмен, а также уточнить требования к квалификационной отметке пилот СВС - инструктор.
- 4.