

О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ В ЧАСТИ ПОДГОТОВКИ И ДОПУСКА К ПОЛЕТАМ ПИЛОТОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

Заседание комиссии при Президенте Российской Федерации по
вопросам развития авиации общего назначения

г. Липецк

15 апреля 2015 г.

Вопросы подготовки и допуска к полетам пилотов играют ключевую роль в создании благоприятных условий для развития авиации общего назначения (АОН). Особую актуальность они приобрели после обновления нормативно-правовой базы в этой области в прошлом году.

Порядок подготовки и процедуры допуска к полетам пилотов АОН должны, с одной стороны, обеспечивать достаточный уровень подготовки и эффективные процедуры его проверки, что является главным условием обеспечения безопасности полетов, а с другой – доступность такой подготовки для широких слоев населения. Очевидно, что чем более высокие требования будут предъявлены к пилотам АОН и их проверке, тем выше будет уровень безопасности полетов. Но также очевидно, что повышение требований приведет к увеличению стоимости подготовки и ограничит для некоторых возможность выполнения полетов в пределах правового поля. Соответственно увеличится количество нарушителей и понизится уровень безопасности полетов. Найти здесь золотую середину - главная задача государственного регулирования. **Уровень безопасности полетов в АОН не может быть таким же, как в коммерческой авиации, иначе она не будет развиваться.**

Общее количество пилотов АОН в Российской Федерации составляет по нашим сведениям около **7500 человек**. При этом более

половины пилотов выполняют полеты без пилотских свидетельств. Большая часть из них – пилоты сверхлегких воздушных судов (СВС). СВС, как правило, не требуют базирования, летают в неконтролируемом воздушном пространстве и поэтому часто выпадают из поля зрения надзорных органов. По этой причине многие пилоты СВС предпочитают не тратить время на чрезмерно сложные, по их мнению, процедуры получения свидетельств.

Подготовкой пилотов АОН у нас занимаются около 300 пилотов-инструкторов, около 200 аэроклубов и 17 авиационных учебных центров, Ежегодно готовится от 500 до 700 пилотов ВС АОН. И количество желающих постоянно растет.

Порядок подготовки и выдачи свидетельств пилотам АОН регламентируется документами, представленными **на слайде 1**.

«ОСНОВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ПОГОТОВКУ И ВЫДАЧУ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ ВС АОН»

ЗАКОНЫ И ПОСТАНОВЛЕНИЯ

«Воздушный кодекс Российской Федерации»

Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации»

Постановление Правительства РФ от 06.08.2013 № 670 регламентирует порядок проведения проверки и выдачи свидетельств

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

ФАП-147 - Требования к авиационному персоналу

ФАП-23 - Сертификация авиационных учебных центров

ФАП-32 - Требования к оформлению и форме свидетельств

ПРИКАЗЫ МИНТРАНСА

Приказ Минтранса № 33 – О порядке образовании и работы ВКК и ТКК

Приказ Минтранса № 42 – О вопросах для проверки знаний

РЕГЛАМЕНТЫ

Административный регламент ФАВТ – О выдаче свидетельств

ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ РОСАВИАЦИИ

1

Это законы: Воздушный кодекс и Закон об образовании; Постановление Правительства № 670, определяющее порядок проверки и выдачи свидетельств; Федеральные авиационные правила, устанавливающие требования к авиационному персоналу, авиационным учебным центрам (АУЦ), форме и оформлению свидетельств; Приказы

Минтранса о квалификационных комиссиях и вопросах для проверки знаний; Административный регламент оказания государственной услуги по выдаче свидетельств, Программы подготовки авиационного персонала и Методические рекомендации Росавиации.

Все эти документы оказывают регулирующее воздействие на порядок подготовки и аттестации авиационного персонала. Практика их применения вскрыла ряд недостатков в системе подготовки и допуска к полетам пилотов АОН. Начну с Воздушного кодекса являющегося главным законодательным актом гражданской авиации. Основные нормы Воздушного кодекса, регламентирующие подготовку и допуск к полетам пилотов АОН, представлены на **слайде 2**.

ОСНОВНЫЕ НОРМЫ ВОЗДУШНОГО КОДЕКСА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ПОГОТОВКУ И ВЫДАЧУ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ АОН

СТАТЬЯ 8. 4.4. Специалисты авиационного персонала гражданской авиации подлежат обязательной аттестации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации

СТАТЬЯ 53. 4.1. К выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна ... допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства

СТАТЬЯ 54. 4.1. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации осуществляется образовательными учреждениями и образовательными подразделениями организаций, прошедшими обязательную сертификацию

СТАТЬЯ 54. 4.3. Подготовка пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки

СТАТЬЯ 54. 4.5. Порядок подготовки членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением устанавливается федеральными авиационными правилами

2

Часть 1 статьи 53 Воздушного кодекса требует наличия свидетельств от всех пилотов и не содержит оговорок в отношении пилотов СВС с массой конструкции до 115 кг. Согласно ФАП-147 для этих пилотов свидетельство не требуется. В международной практике СВС с массой конструкции до 115 кг исключаются из сферы

государственного регулирования по причине их невысокой опасности для третьих лиц и окружающей среды. Однако содержание части 1 статьи 53 Воздушного кодекса дает основание надзорным органам, требовать от этих пилотов получение свидетельств.

Имеются проблемы и с толкованием части 3 статьи 54 Воздушного кодекса, наделяющей правом осуществлять индивидуальную подготовку пилотов легких и сверхлегких ВС АОН лиц, имеющих свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки.

В представленной редакции (**Слайд 2**) эта норма допускает двоякое толкование. С одной стороны, можно говорить, что любой пилот-инструктор обладает таким правом. С другой стороны, утверждать, что пилот инструктор должен иметь дополнительную запись, дающую право на проведение такой подготовки. Очевидно, текст этих норм Воздушного кодекса нуждается в уточнении.

В большинстве стран, учитывая невысокую опасность СВС для окружающей среды, государство наделяет полномочиями по регулированию их использования национальные федерации и союзы, а также национальные аэроклубы. Такая практика одобрена ИКАО.

Переводы выдержек из документов о наделении общественных организаций полномочиями по подготовке и допуску к полетам пилотов СВС в ФРГ и Чешской Республике и одобрении такой практики ИКАО приведены на **слайде 3**.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ДОКУМЕНТОВ О НАДЕЛЕНИИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПОЛНОМОЧИЯМИ ПО ПОДГОТОВКЕ И ДОПУСКУ К ПОЛЕТАМ ПИЛОТОВ СВС В ФРГ, ЧЕШСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ И ИКАО

ФРГ

На основании «Закона о правилах воздушных перевозок» Федеральное министерство транспорта постановило: „Ассоциация сверхлегких воздушных судов Германии“ наделяется полномочиями для выполнения следующих функций:

- выдача разрешений и свидетельств летному персоналу спортивных летательных аппаратов;
- выдача разрешений для обучения данного летного персонала.

Чешская Республика

Ассоциация сверхлегкой авиации Чешской Республики уполномочена Министерством транспорта осуществлять следующую деятельность:

- выдавать квалификационное свидетельство пользователям оборудования спортивной авиации;
- осуществлять контроль деятельности пользователей оборудования спортивной авиации.

Оборудование спортивной авиации: парaplаны, паралеты, дельтапланы, дельталеты, сверхлегкие планеры, сверхлегкие самолеты, мотопарaplаны, моторные и безмоторные автожиры и сверхлегкие вертолеты.

ИКАО Doc 9379

6.6.1 Некоторые государства передали функцию надзора за выполнением развлекательных полетов, в том числе за квалификацией пилотов, таким независимым органам, как федерации авиационного спорта. Такая передача функций в большинстве случаев совместима с обязательствами государства по Чикагской конвенции при условии, что:

- а) разрешения на полеты, выдаваемые независимыми органами, ограничиваются национальным воздушным пространством;
- б) такая деятельность не создает опасности для гражданской авиации.

3

Копии этих документов с переводом представлены в приложении к докладу. Введение подобной нормы в Воздушном кодексе России даст серьезный импульс развитию АОН и избавит государственные органы от функции регулирования в той области, в которой в этом нет необходимости, оставив за собой только функцию контроля.

В России сегодня существуют четыре общественных объединения, имеющие опыт нормативного регулирования в указанных областях деятельности АОН. Это ДОСААФ, ОФ СЛА России, ФЛА и ФВР. В 90-х и начале 2000-х годов именно эти организации осуществляли в нашей стране функции по регулированию подготовки и выдачи свидетельств пилотов и допуску ВС к полетам. Хочу подчеркнуть, что уровень безопасности полетов тогда был не ниже, чем сегодня.

Рассматривая деятельность авиационных учебных центров, нельзя не остановиться на проблеме избыточного государственного регулирования в этой области. На **слайде 4** представлено сравнение

процедур допуска учебных организаций к подготовке пилотов АОН в Европейском Союзе и в России.



У нас, в отличие от принятой в мире практики, АУЦ должен не только получить сертификат в Росавиации, но и лицензию от Министерства образования. При этом, согласно Воздушному кодексу, выдача соответствующих лицензий при отсутствии сертификатов запрещается.

Таким образом, АУЦ в России должен дважды подтвердить свое соответствие требованиям, неся при этом неоправданно высокие финансовые, организационные и временные затраты.

Часто АУЦ сравнивают с автошколой, у которой должна быть лицензия. Но при таком сравнении не надо забывать, что автошкола не сертифицируется государственным уполномоченным органом.

Явно избыточным для АУЦ АОН является и требование об обязательном использовании тренажеров в процессе подготовки,

независимо от класса и типа воздушного судна. На тяжелых ВС тренажеры, безусловно, необходимы как для снижения затрат на подготовку, так и для тренажей в особых ситуациях, которые на ВС подобного класса просто нельзя проводить. На простейших ВС АОН такой подход приведет к обратному результату – увеличению стоимости подготовки и снижению ее качества за счет получения обучаемым «ложных навыков». На легких и сверхлегких воздушных судах АОН проще, дешевле и эффективнее провести тренаж на реальном ВС. Знаю это не понаслышке, а как пилот-инструктор, подготовивший несколько сот человек.

За рубежом от частных школ, готовящих пилотов АОН, не требуется обязательного наличия тренажеров.

А наш «заградительный порядок» приведет к тому, что у нас скоро останутся единицы АУЦ. Но если мы хотим, чтобы АОН развивалась, то нужно иметь как минимум один АУЦ в каждой области. **Обучение и допуск к полетам должны быть максимально приближены к потребителю.**

Очевидно, необходимо проработать вопрос о внесении соответствующих изменений в наше законодательство.

Отдельно хочу остановиться на порядке проверки пилотов АОН, сравнив нашу практику и зарубежную. В России порядок проверки и выдачи свидетельств регламентируется Постановлением Правительства РФ № 670, практика применения которого выявила ряд недостатков в действующей системе. Условием получения свидетельства, дающего право выполнять полеты, является успешное прохождение кандидатом проверки знаний, навыков и умений. Сравнение процедур этой проверки и порядка выдачи свидетельств согласно мировой практике и практике принятой в России показывает существенные отличия (*слайд 5*).

В мировой практике тестовый экзамен сдается в начале, затем следует индивидуальный экзамен, который проводит отобранный авиационной администрацией экзаменатор, в России тестовый экзамен является практически выпускным, а индивидуальный экзамен



отсутствует. Проверка навыков у нас проводится любым пилотом-инструктором без участия государства, а в мировой практике это делает экзаменатор, назначенный государством.

Кандидат на получение свидетельства пилота должен продемонстрировать как общие знания из области авиации, так и специальные знания особенностей воздушного судна, на котором он собирается выполнять полеты.

Сравнение процедур проверки знаний в США, странах ЕС и России приведено на **слайде 6**.

СРАВНЕНИЕ ПРОЦЕДУР И ТРЕБОВАНИЙ К ПРОВЕРКЕ ЗНАНИЙ ПИЛОТОВ АОН В США, ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ И РОССИИ

ОБЛАСТЬ ЗНАНИЙ		США	ЕС	РОССИЯ
Общие знания из области авиации	Метод проверки	Компьютерное тестирование		
	Минимальное количество правильных ответов	70% совокупно	75% по каждой дисциплине	75% совокупно
	Присутствие государственного служащего	Не требуется	Не требуется	2 человека
	Дополнительная проверка экзаменатором	Проводится	Не проводится	Не проводится
Знание особенностей конкретного ВС	Индивидуальная проверка экзаменатором	Проводится	Проводится	Не проводится

6

Главное отличие Российской системы проверки знаний от Европейской и принятой в США – это сведение проверки исключительно к компьютерному тестированию государственными служащими с необходимостью присутствия на тестировании как минимум двух из них, исключение из области проверки знаний особенностей конкретного воздушного судна, отсутствие привлекаемых высококвалифицированных профессиональных экзаменаторов. Ни в одной стране мира, кроме России, присутствие государственных служащих не требуется. В США 800 оборудованных офисов для приема тестового экзамена. В России такой экзамен можно сдать сегодня только в одном из 17 оборудованных помещений Росавиации.

В тестах мы не найдем вопросов об особенностях летной эксплуатации и характеристиках Боинг-747, вертолета Р44, дельталета или других ВС. В принципе таких вопросов там и не должно быть, так как

подобные знания в мировой практике проверяются экзаменаторами. **Сосредоточив усилия на проверке общих знаний из области авиации, регулятор очевидно забыл, что самолет вряд ли упадет, если его пилот не будет знать, какие материалы использованы в его конструкции, но вероятность катастрофы весьма высока, если пилот не знает, с какой скоростью на самолете можно летать.**

В Европейских странах, сдавая тестовый экзамен, кандидат должен продемонстрировать **правильные ответы** не менее чем на **75% вопросов по каждой дисциплине отдельно. В России надо дать 75% правильных ответов по всем дисциплинам совокупно.** Это может привести к тому, что пилот, не зная отдельных ключевых дисциплин, например, аэродинамики, влияющей на безопасность полетов, сдаст экзамен успешно.

В США кандидат должен продемонстрировать правильные ответы не менее чем на **70% вопросов по всем дисциплинам совокупно, как и в России.** Однако тестовый экзамен там сдается в самом начале и является фактически «входным билетом» для сдачи выпускного экзамена. И, чтобы исключить возможность неудовлетворительной подготовки по отдельным дисциплинам, авиационная администрация определяет кандидату экзаменатора. **Экзаменатор проводит индивидуальный экзамен по тем областям знаний, в которых были выявлены пробелы, а также осуществляет проверку специальных областей знаний, касающихся конкретного воздушного судна, его эксплуатационных ограничений, РЛЭ и т.п.** В США 97% экзаменаторов не являются государственными служащими и привлекаются авиационной администрацией. За услуги по приему экзаменов они взимают плату около 400 долларов США. 3% экзаменаторов из числа государственных служащих принимают экзамены бесплатно.

Практика в части определения экзаменаторов авиационной администрацией сложилась и в Европейских странах.

Важнейшую роль в системе проверки пилота играет проверка навыков. **Кандидат может обладать отличными теоретическими знаниями во всех областях, в том числе и в области пилотирования конкретного воздушного судна, но если он не обладает навыками пилотирования, то летать безопасно он не сможет.** Сравнение процедур проверки навыков в США, странах ЕС и России приведено на *слайде 7*.

СРАВНЕНИЕ ПРОЦЕДУР ПРОВЕРКИ НАВЫКОВ ПИЛОТОВ АОН В США, ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ И РОССИИ

США и ЕС	РОССИЯ
Обращение к пилоту-инструктору-экзаменатору, отобранному авиационной администрацией	Обращение к любому пилоту-инструктору по собственному выбору, за исключением лица, осуществляющего подготовку кандидата
Контрольный полет (полеты) с пилотом-инструктором-экзаменатором	Контрольный полет (полеты) с пилотом-инструктором, давшим согласие на проверку

7

В мировой практике проверка навыков осуществляется пилотами-инструкторами-экзаменаторами, которые отбираются авиационной администрацией из числа пилотов – инструкторов наивысшей квалификации и несут ответственность за качество проверки.

В России выбор пилота-инструктора, который проверяет навыки кандидата на получение свидетельства, осуществляется самим

кандидатом по его собственному усмотрению. Процедура у нас этот выбор ничем не регламентируется. И если первый пилот-инструктор окажется принципиальным и оценит навыки плохо подготовленного кандидата как неудовлетворительные, то ничто не мешает кандидату **тут же** обратиться ко второму или третьему инструктору, в конечном счете, к тому, который даст положительную оценку. При этом пилот-инструктор, с которым кандидату удастся договориться о выполнении проверки, не несет никакой ответственности за качество этой проверки. Недобросовестный инструктор может подписывать документы о проверках навыков не подходя к ВС.

Государство на этом этапе у нас практически устранилось от контроля. Совершенно очевидно, что такая система приведет к снижению качества проверки, и, в конечном счете, будет способствовать возможности получения свидетельств людьми, не владеющими в достаточной мере навыками пилотирования, что отрицательно скажется на безопасности полетов.

Еще один парадокс. Постановлением Правительства № 670 определено: «проверка навыков осуществляется лицом, обладающим свидетельством с внесенной в него записью о праве проведения подготовки соответствующего вида». **Но у нас нет пилотов, у которых в свидетельстве стоит запись о праве подготовки «пилота-инструктора» и некому сегодня проверять навыки у кандидата на получение квалификационной отметки «пилот-инструктор».**

В других странах это делает «пилот-инструктор-экзаменатор». У нас эта категория **Постановлением № 670 фактически «упразднена».**

Отсутствие института экзаменаторов, который регламентируется ИКАО, является серьезным недостатком российской системы проверки знаний и навыков. И необходимо вносить изменения в нормативно-правовые акты в этой области.

На *слайде 8* представлены некоторые рекомендации ИКАО по отбору экзаменаторов.

Эти люди должны обладать богатым опытом подготовки и аттестации персонала. Полномочный орган должен установить минимальные уровни квалификации для назначения экзаменаторами.

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ИКАО К КВАЛИФИКАЦИИ ЭКЗАМЕНАТОРОВ

ИКАО Doc 9379. Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой

5.4. КВАЛИФИКАЦИЯ ЭКЗАМЕНАТОРОВ

5.4.2 Независимо от того, занимаются ли они теоретическими экзаменами или практическими тестами, экзаменаторы должны быть сведущими и действующими специалистами-практиками в своей области и обладать богатым опытом подготовки и аттестации персонала.

5.4.3 Полномочный орган по выдаче свидетельств должен установить минимальные уровни квалификации для назначения экзаменаторами. Например, пилот-экзаменатор должен иметь свидетельство соответствующего уровня и категории для проведения летных экзаменов (например, пилот коммерческой авиации – самолет) и квалификационную отметку пилота-инструктора или разрешение на выполнение таких функций и обладать безупречной личной техникой пилотирования. Примеры обязанностей экзаменаторов и квалификационных требований к ним содержатся в дополнении А к части I.

8

Требования к авиационному персоналу определяются **ФАП-147**. Здесь также имеются некоторые проблемы.

Так, неоднозначно определены требования к пилоту-инструктору, осуществляющему подготовку частных пилотов, который согласно **ФАП** должен соответствовать требованиям к коммерческому пилоту *слайд 9*

ВЫДЕРЖКА ИЗ ТРЕБОВАНИЙ ФАП-147 К ПИЛОТУ-ИНСТРУКТОРУ

8.1. Владелец квалификационной отметки "пилот-инструктор" должен:
а) пройти подготовку по утвержденной программе и соответствовать требованиям, предъявляемым при получении свидетельства коммерческого пилота в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве.

9

В управлениях Росавиации это трактуется по-разному. Например, в Западно-Сибирском МТУ ставят отметку «пилот-инструктор» в свидетельство пилота-любителя, а в Красноярском считают, что пилот-инструктор должен иметь свидетельство коммерческого пилота и отказываются ставить такую отметку пилотам-любителям.

Имеются недостатки ФАП-147 и в части квалификационных отметок.

Отсутствуют требования к частному пилоту автожир. Это приводит к тому, что сегодня невозможно получить свидетельство частного пилота с отметкой «автожир».

Есть проблемы и с квалификационными отметками пилотов СВС, которые в разных документах трактуются сегодня не одинаково **слайд 10.**

КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ ПИЛОТОВ СВС

ФАП-147	Приказ от 10 февраля 2014 г. № 32	Методические рекомендации Росавиации (Правильно)
С балансирным управлением (дельтаплан, дельталет); с аэродинамическим управлением (автожир, вертолет, самолет); со смешанным управлением (пароплан).	СВС с балансирным управлением (weight-shift control); СВС с аэродинамическим управлением (aerodynamic control); СВС со смешанным управлением (mixed control)».	Дельтаплан Дельталет Автожир Вертолет Самолет Паралет Мотопароплан Пароплан
СВС с аэродинамическим управлением (aerodynamic control)		
Самолет	Вертолет	
		

10

В ФАП-147 квалификационные отметки предусмотрены по способу управления: с балансирным, аэродинамическим или смешанным управлением при этом указывается класс СВС (дельталет, самолет, вертолет и т.д.). В приказе Минтранса № 32 эти отметки приведены уже только по способу управления. И сегодня, например, в Приволжском МТУ требуют от пилотов СВС, у которых стоит в свидетельстве отметка «самолет», поставленная ранее, внесение отметки «СВС с аэродинамическим управлением (aerodynamic control)». При этом необходимо получение нового свидетельства, так как в старое внести новую отметку уже нельзя. **Получается, что из-за некорректной формулировки в приказе № 32, необходимо заменить около 2000 свидетельств пилотов СВС?**

Но если ставить отметку в соответствии с приказом 32, то пилот самолета получает право выполнения полетов на вертолете, на котором

он абсолютно не подготовлен. А это недопустимо по соображениям безопасности.

Имеются проблемы и с квалификационной отметкой «самолет однодвигательный сухопутный». Тут «перекос» в другую сторону.

Руководители ВКК и ТКК часто сокращают область действия этой отметки до конкретного типа ВС, мотивируя это тем, что пилот прошедший, например, подготовку на Цессне-172, не может полететь без переподготовки на Як-18Т, а они несут за это ответственность. В этом случае отметка получает вид «самолет однодвигательный сухопутный «Цессна-172».

И, чтобы иметь право полететь на другом типе однодвигательного сухопутного самолета, пилот должен получить новое свидетельство с новыми отметками. Чтобы исключить подобную практику, необходимо описать в ФАП порядок допуска к полетам на ВС, отличающимся своими характеристиками в пределах одной квалификационной отметки.

В мировой практике это делается так: пилот изучает особенности ВС нового типа, пилот-инструктор, имеющий опыт полетов на таком ВС должен проверить знания, провести с пилотом инструктаж и выполнить контрольный полет. После чего **в летной книжке проверяемого инструктор** делает соответствующую запись о допуске пилота к полетам на новом ВС. **Летная книжка является основным документом пилота, подтверждающим его опыт. Но ни в одних наших ФАП нет требований к ней и порядку ее ведения. Это еще один пробел нормативной базы.**

Сегодня в Росавиации справедливо приходится слышать, что подготовка частных пилотов и пилотов СВС пилотом-инструктором предусмотрена Воздушным кодексом, но ФАП, определяющие порядок такой подготовки, отсутствуют. Полагаю этот пробел надо восполнить, подготовив совместными усилиями такой ФАП, тем более что этого требует часть 5 статьи 54 Воздушного кодекса.

Исключая государственное регулирование в отношении СВС с массой конструкции до 115 кг, не следует забывать о необходимости разработки правил полетов для них.

В качестве примера можно привести FAR 103 США, которые определяют правила полетов для этой категории СВС. Соответствующий раздел выглядел бы вполне уместным и в ФАП 128, регулирующих порядок подготовки и выполнения полетов.

Отдельная тема – это экзаменационные вопросы для проверки знаний. С тем, что они требуют переработки, согласны, кажется, сегодня все.

Необходимы также типовые программы подготовки авиационного персонала АОН. В мировой практике такие программы являются основой и обязательны для всех школ, инструкторов и обучаемых. При подготовке на конкретный тип (класс) ВС к этой программе добавляется блок по изучению особенностей этого ВС. У нас сегодня каждый АУЦ готовит свою программу и можно привести такие примеры, когда одна программа утверждается в одном МТУ и не принимается в другом.

Справиться с затронутыми здесь проблемами на одном энтузиазме невозможно, так как она требует привлечения профессионалов и больших затрат времени. Вопросы совершенствования нормативно-правовой базы требует серьезной научной проработки. Не секрет, что сегодня средства на это не выделяются. Совершенно очевидно, что один человек или даже группа людей не смогут качественно решить эти проблемы.

Необходимо изыскать средства для финансирования и включить в план на ближайшее время проведение НИР **по разработке ФАП, определяющих порядок подготовки авиационного персонала, совершенствованию действующих ФАП, типовых программ подготовки, содержания и перечней вопросов для проверки знаний кандидатов на получение свидетельств авиационных**

специалистов ГА, обоснования требований к экзаменаторам, соответствующего программного обеспечения.

Есть сегодня проблемы и с проведением тестовой проверки знаний в ВКК и ТКК.

Так, например:

– в МТУ Центральных районов не хватает специалистов и нужно ждать очереди на сдачу экзаменов.

– Оборудование помещений для сдачи экзаменов технически не совершенно. В марте-апреле в центральном аппарате Росавиации более трех недель экзамены не принимались из-за неисправностей в системе видеонаблюдения.

– **Только в одном АУЦ ОФ СЛА России** за период 6 месяцев подано 17 заявок на получение свидетельств пилотов СВС и частных пилотов от курсантов прошедших обучение. Получено 4 свидетельства.

– Вот уже год, как в составе России республика Крым. Пилоты АОН в Крыму имеют свидетельства Украины. Кажется чего проще: взять и поменять свидетельства. За год, по моим сведениям, только один пилот Крыма смог это сделать. Совсем недавно, в 2010 г. мы начинали замену старых свидетельств пилотов СЛА и свидетельств пилотов-любителей на новые. За 4 года было заменено около 3000 свидетельств и особых проблем с этим не было. Сегодня ситуация в корне изменилась.

Проблемы с проведением тестовой проверки знаний и заменой свидетельств в Росавиации могут быть решены за счет дополнительного выделения штатных единиц и средств на дополнительное оборудование помещений для приема экзаменов.

В основном это касается центрального аппарата Росавиации и МТУ ЦР, где эти проблемы стоят наиболее остро.

Внесение изменений в законодательные акты и ФАП потребует времени и средств. А готовить и выпускать пилотов нужно уже сегодня! Для этого, чтобы «подлечить» на время

«болезни» нормативно-правовой базы необходимо разработать Методические рекомендации по подготовке и аттестации персонала АОН. Такие методические рекомендации могут быть разработаны с привлечением научных организаций и авиационной общественности, утверждены Минтрансом и помогут снять напряженность в области подготовки и аттестации пилотов АОН, обеспечить возможность ее развития на время, необходимое для совершенствования нормативной базы.

Предложения по совершенствованию подготовки и аттестации пилотов АОН в Российской Федерации представлены в проекте протокола комиссии.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Никитин Игорь Валентинович, член комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения, вице-президент ОФ СЛА России, доктор технических наук.

Тел. 8 916 694 20 23