

**ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
ОБЪЕДИНЕННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТА СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ  
JOINT FEDERATION OF SUPERLIGHT AVIATION OF RUSSIA**

MICROLIGHT  
125424, Москва,  
Волоколамское шоссе, 88-5,  
комн. 306  
Тел./факс: (495) 491-42-19  
E-mail: ofsla@mail.ru  
<http://ofsla.ru>

HANG GLIDING



PARAGLIDING  
RUSSIA, 125424, Moscow,  
Volokolamskoe shosse, 88-5,  
room 306  
Tel/fax: +7 495 4914219  
E-mail: ofsla@mail.ru  
<http://ofsla.ru>

Дата/Date: 01.10.2020г

№ 78

И.о. начальника Управления  
Государственного надзора  
за деятельностью в гражданской  
авиации  
В.П. Ковальскому

О безопасности полетов  
в сверхлегкой авиации

Уважаемый Владимир Петрович!

ОФ СЛА России разделяет Вашу озабоченность положением дел с безопасностью полетов в АОН в настоящее время. Ситуация, на наш взгляд, критическая. На глазах разрушается потенциал нашей Федерации, созданный увлеченными авиацией людьми.

По практике последних лет требования Минтранса и Росавиации к АОН приближаются к требованиям к коммерческой авиации. Это касается персонала, воздушных судов, безопасности полетов и пр. Требования противоречивы, не оправданы, часто не выполнимы, в большинстве случаев носят запретительный характер. Этими требованиями в «теневой» сектор загоняются предприятия, воздушные суда и персонал.

Не продуманными решениями разрушена цепочка подготовки пилотов. Бывшие военные летчики, спортсмены, прошедшие подготовку на базе клубов и организаций ОФ СЛА России, имеющие сотни часов налета на СВС, не имеют сегодня возможности получить свидетельство пилота СВС. За последние шесть лет в России, например, не выдано ни одного свидетельства пилота дельталета.

**На государственном уровне так и не выработана стратегия и концепция развития АОН, как следствие нет и законодательного обеспечения развития АОН.**

Ниже приведены основные проблемы, препятствующие не только развитию, но и нормальному функционированию АОН

**Подготовка, переподготовка, повышение квалификации авиационного персонала.**

В советское время подготовка пилотов СЛА осуществлялась в авиационно-технических клубах СЛА, которых по стране насчитывалось несколько сотен, по единым программам и методикам подготовки.

Хоть как-то функционировавшая до 2014 года система подготовки и аттестации авиационного персонала СЛА сегодня практически уничтожена. Так Авиационный учебный центр федерации (АНО ДПО АУЦ ОФ СЛА) много лет, проводивший обучение практически по всем программам подготовки пилотов и технического персонала с приходом нового руководства в Управление летной эксплуатации Росавиации не мог продлить сертификат в течение 2 лет, с 2015 по 2017 год. За это время работало 4 комиссии, более 10 проверок и каждый раз по надуманным причинам центр получал отказ.

Требования к программам подготовки авиационного персонала и к образовательным организациям предъявляются явно завышенные, противоречивые и заведомо не выполнимые.

На сегодняшний день в России отсутствует возможность пройти первоначальную подготовку и получить свидетельство пилота СВС дельталета (самый массовый класс сверхлегких воздушных судов), сверхлегкого вертолета, планера, ввиду отсутствия АУЦ. Есть два АУЦ, которые готовят пилотов СВС - класс самолеты, и один АУЦ, который готовит пилотов автожиров.

Нет авиационно-учебных центров, занимающихся подготовкой инструкторов, специалистов, выполняющих авиаработы, нет курсов повышения квалификации для пилотов инструкторов и пилотов, выполняющих авиаработы, специалистов по техническому обслуживанию и ремонту техники.

Подготовленный Министерством транспорта Российской Федерации проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта» (Письмо от 11.09.2020 № АН-Д1-22/18074), в частности, предполагает государственный учет сверхлегких воздушных судов с массой конструкции 115 кг и менее, а также включение в состав командиров воздушных судов лиц, управляющих сверхлегкими пилотируемыми воздушными судами независимо от массы конструкции. Принятие этих изменений в очередной раз повлечет за собой требования, не выполнимые на практике.

### **Сертификация сверхлегких воздушных судов АОН.**

Требования к ЕЭВС при получении СЛГ серьезно завышены. В них нет никакой дифференциации в зависимости от типа ВС, 4-х местная Цессна и одноместный дельталет – все идет под одну гребенку. Если по ФАП 132 в требованиях к экземплярам ВС для получения СЛГ подается всего 4 документа, то по ФАП 118 МТУ требует 28 документов. При этом заявителю надо обеспечить самостоятельно участие в процедуре получения СЛГ летчика-испытателя. Кроме того МТУ допускает не любого летчика-испытателя, а только тех, кто есть в их списках. Итоговый пакет документов насчитывает более 40 единиц объемом зачастую, в зависимости от ВС, 200-300 страниц. Итоговая стоимость получения СЛГ для ЕЭВС на сегодня превышает 100 тысяч рублей. Если учесть, что на всю страну 6 центров по сертификации ЕЭВС и только один из них за Уралом (Новосибирск), то редкие энтузиасты, на сегодняшний день, готовы пройти эту процедуру. Отсутствие налаженной

системы технического освидетельствования ВС – прямая угроза безопасности полетов.

### **Авиаработы**

Возрождение сельхозавиации России стало возможным на новом качественном уровне за счет применения сверхлегких воздушных судов и технологии малообъемного, мелкокапельного, монодисперсного опрыскивания. По экспертным оценкам более 80% защитных авиаработ выполняется сверхлегкими воздушными судами (дельталеты, самолеты). Себестоимость авиахимработ на СВС в несколько раз ниже, чем обработка традиционными способами на АН-2. С учетом уменьшающегося парка самолетов АН-2 спрос на обработку полей СВС будет только расти, при этом количество легальных исполнителей неуклонно уменьшается. Спрос рождает предложение и различными запретительными мерами тут не справиться.

В июле 2020 года Росавиация разослала в МТУ письмо № 29613/14 от 17.07.2020г с предложением исключить эксплуатантам из своего состава ЕЭВС, оставив только типовые ВС. Все СВС в России, без исключений, только ЕЭВС, в мире, кстати, тоже нет типовых СВС. Как поступят эксплуатанты, выполняющие авиаработы, догадаться не трудно.

По этому же поводу, двумя месяцами позже, в ответе Минтранса «Роспродсоюзу» № Д1/23196-ИС от 28.09.2020г, допускается возможность использования ЕЭВС для выполнения авиаработ, т.е. наглядная демонстрация неразберихи и противоречий Минтранса и Росавиации.

По статистике 99% летных происшествий на авиахимработах – ошибки персонала из-за недостаточной профессиональной подготовки.

### **Посадочные площадки АОН.**

Сокращается количество легальных посадочных площадок.

Посадочные площадки, как правило расположены на землях сельскохозяйственного назначения. В судебном порядке по площадки закрываются по причине нецелевого использования земли. Все попытки, как то повлиять на ситуацию, включая реализацию Плана действия Федеральных органов власти, направленных на развитие авиации общего назначения, подписанного Председателем Правительства Российской Федерации 10 октября 2013 года ситуацию не изменили.

### **Медицинские требования.**

Действующие медицинские требования для пилотов СВС и частных пилотов в ряде случаев трудно выполнимы (отсутствие ВЛЭК в ряде регионов страны, значительные финансовые расходы, связанные с прохождением ВЛЭК). Не устранены противоречия в части получения справки ВЛЭК между ФАП 147 и ФАП 50 при прохождении подготовки в АУЦ. В большинстве зарубежных стран для частных пилотов и пилотов СВС достаточно водительской медицинской справки.

## **Налоги.**

Транспортный налог, определяемый по мощности двигателя ВС, чрезвычайно высокий для легких ВС и СВС, не способствует легализации владельцев СВС. За дельталет с двигателем 100лс владельцу приходится платить 25000 рублей в год - это больше чем за дорогой престижный автомобиль с двигателем в два раза большей мощности.

Постоянно растущие ставки налогов на землю под посадочными площадками также не способствуют их развитию.

## **Росавиация и АОН**

К сожалению, в Росавиации нет подразделения, занимающегося проблемами АОН. Нет даже отдельного специалиста.

### **По нашему мнению ситуацию могут улучшить следующие действия:**

- разрешить первоначальную подготовку частных пилотов и пилотов СВС в индивидуальном порядке пилотом-инструктором, допущенным к индивидуальной подготовке, на основании содержания пункта 3, статьи 54 ВК РФ;
- временно, до создания необходимых условий (наличие образовательных организаций и соответствующих программ подготовки) приостановить действие нормативно правовых документов в части требований обязательного прохождения курсов повышения квалификации авиационными специалистами СЛА в установленные сроки;
- пересмотреть медицинские требования к частным пилотам и пилотам СВС, для пилотов СВС, достаточно водительской медицинской справки или справки из спортивного диспансера, как во многих зарубежных странах;
- необходимо для сертификации ЕЭВС вернуться к строгому выполнению ФАП 118, убрать из Регламента (Приказ Минтранса от 7 мая 2013 г. N 175) имеющие место, противоречия с ФАП 118;
- создать условия для воссоздания центров по сертификации ЕЭВС;
- транспортный налог для легких ВС и СВС и налог на земли используемые под посадочные площадки снизить до разумных пределов;
- решить вопрос о использовании земель сельскохозяйственного назначения для размещения посадочных площадок АОН.
- создать институт технических инспекторов для продления СЛГ ВС АОН по аналогии подобных процедур в АОН США.

**ОФ СЛА России готова участвовать в обсуждении вопросов, касающихся безопасности полетов и развития АОН, с заинтересованными сторонами в любом формате и на любой площадке.**

С уважением,  
Президент



А.С. Архиповский