

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

HANG GLIDING

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



PARAGLIDING

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

Исх. № 0118-К
от 18 января 2024 г.

Заместителю
Министра транспорта
Российской Федерации
Потешкину В.В.

Уважаемый Владимир Владимирович!

В целях упрощения процедур поддержания летной годности сверхлегких воздушных судов (СВС), повышения ответственности и качества выполнения работ по поддержанию летной годности СВС, устранения избыточных и дублирующих положений действующего законодательства прошу Вас рассмотреть возможность внесения соответствующих изменений в федеральные авиационные правила ФАП-109, ФАП-273.

Приложение:

1. Предложения по изменению ФАП-109.
2. Предложения по изменению ФАП-273.
3. Обоснование (выступление Кобызева А.Б. на заседании ОС при Росавиации 29.11.2023 г.).

Член Общественного совета при Росавиации
Заместитель Президента ОФ СЛА РФ
по применению СЛА в экономике РФ,
мастер спорта международного класса,
генеральный директор ООО «АСК «Дельта»

Кобызев А.Б.

8-927-513-77-36, e-mail: profsla@yandex.ru

**Изменения в ФАП 109,
предлагаемые ОФ СЛА России для приведения требований к процедурам поддержания летной годности в соответствии со спецификой
СВС.**

Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
<p>"Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. порядок приостановления действия и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил"</p>	<p>"Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, сверхлегких гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. порядок приостановления действия и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил"</p>	<p>В силу простоты конструкции СВС, специалист по ТО с квалификационной отметкой А7 и выше легко в одиночку осуществляет техническое обслуживание СВС. Требование для сертифицированного специалиста по ТО при обслуживании СВС сертифицироваться как организация по ТО является избыточным.</p> <p>Лётные, технические, прочностные и прочие характеристики сверхлегких гражданских воздушных судов остаются неизменными независимо от того, осуществляют или не осуществляют они коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы.</p>

**Изменения в ФАП 273,
предлагаемые ОФ СЛА России для приведения требований к процедурам поддержания летной годности в соответствии со спецификой
СВС.**

Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
<p align="center">II. Порядок оформления сертификата лётной годности ВС</p>	<p align="center">II. Порядок оформления сертификата лётной годности ВС</p>	
<p>7. К заявке прилагаются следующие документы (далее - сопроводительные документы):</p>	<p>7. К заявке прилагаются следующие документы (далее - сопроводительные документы):</p>	
<p>д) копию сертификата организации, проводившей оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды;</p>	<p>д) копия сертификата организации или копия свидетельства специалиста при оценке СВС проводивших оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды;</p>	<p>В силу простоты конструкции СВС, специалист по ТО с квалификационной отметкой А7 и выше легко в одиночку осуществляет техническое обслуживание СВС.</p>
<p>ж) копия сертификата и (или) лицензии разработчика и производителя ВС (для ВС, указанных в подпункте "б" пункта 4 настоящих Правил).</p>	<p>ж) копия сертификата и (или) лицензии разработчика и производителя ВС (для ВС, указанных в подпункте "б" пункта 4 настоящих Правил за исключением СВС, зарегистрированных как ЕЭВС до 29 октября 2020 года).</p>	<p>При регистрации и сертификации СВС до вступления в действие ФАП 273 не требовалось наличие сертификата или лицензии разработчика и производителя ВС. Единственное ограничение, накладываемое действовавшим ФАП 118 – «ЕЭВС произведено в количестве не более 3-х экземпляров.»</p>
<p>11. Результаты проведения работ по оценке соответствия ВС установленным настоящими Правилами требованиям отражаются в акте оценки соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды (далее - акт оценки).</p> <p>Акт оценки должен содержать:</p> <p>сведения об организации, проводившей оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды (реквизиты сертификата организации, проводившей оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды);</p> <p>сведения о пилоте, производившим контрольные полеты (облеты):</p> <p>для ВС, указанных в подпунктах "а", "б" и "г" пункта 4 настоящих Правил, реквизиты свидетельства летчика-испытателя экспериментальной авиации;</p> <p>для ВС, указанных в подпунктах "в", "д" пункта 4 настоящих</p>	<p>11. Результаты проведения работ по оценке соответствия ВС установленным настоящими Правилами требованиям отражаются в акте оценки соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды (далее - акт оценки).</p> <p>Акт оценки должен содержать:</p> <p>сведения об организации, проводившей оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды (реквизиты сертификата организации, проводившей оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды);</p> <p>сведения о пилоте, производившим контрольные полеты (облеты):</p> <p>для ВС, указанных в подпунктах "а", "б" и сверхлёгких ВС, указанных в подпунктах "в", "д" пункта 4 настоящих Правил, реквизиты свидетельства пилота СВС, обладающего квалификационной отметкой "пилот-инструктор";</p>	<p>Пилот экспериментальной авиации зачастую не имеет такого практического опыта, какой имеют профессиональные пилоты СВС. Есть примеры, когда контрольный полет на многократно облётанном СВС для пилота экспериментальной авиации заканчивался аварией, тяжелыми травмами и разбитой техникой.</p> <p>ФАП №147 п. 4.2 не предусматривает для коммерческого пилота функцию по оценке летной годности СВС. Данная функция закреплена за пилотом СВС.</p>

<p>Правил, реквизиты свидетельства коммерческого пилота гражданской авиации с допуском на соответствующий класс воздушных судов;</p> <p>дальнейший текст без изменений</p>	<p>для ВС, указанных в подпункте "г" пункта 4 настоящих Правил, реквизиты свидетельства летчика-испытателя экспериментальной авиации;</p> <p>для лёгких ВС, указанных в подпунктах "в", "д" пункта 4 настоящих Правил, реквизиты свидетельства коммерческого пилота гражданской авиации с допуском на соответствующий класс воздушных судов;</p> <p>дальнейший текст без изменений</p>	
--	--	--

<p align="center">Действующая редакция</p>	<p align="center">Предлагаемая редакция</p>
<p align="center"> Приложение N 2 к Правилам (пункт 1) (рекомендуемый образец) </p> <p align="center"> АКТ ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ ПИЛОТИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (АЭРОСТАТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ) ТРЕБОВАНИЯМ К ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ </p> <p> Организация, проводившая оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды: _____ Специалист/реквизиты свидетельства специалиста: _____ Реквизиты свидетельства летчика-испытателя экспериментальной авиации (для ВС, указанных в подпунктах "а", "б" и "г" пункта 4 настоящих Правил) или коммерческого пилота гражданской авиации (для ВС, указанных в подпунктах "в" и "д" пункта 4 настоящих Правил), производившего контрольные полеты (облеты): _____ </p> <p align="center">Текст без изменений</p>	<p align="center"> Приложение N 2 к Правилам (пункт 1) (рекомендуемый образец) </p> <p align="center"> АКТ ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ ПИЛОТИРУЕМОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (АЭРОСТАТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ) ТРЕБОВАНИЯМ К ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ </p> <p> Организация или специалист при оценке СВС, проводившие оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды: _____ Специалист/реквизиты свидетельства специалиста: _____ Реквизиты свидетельства пилота СВС, обладающего квалификационной отметкой "пилот-инструктор" (для ВС, указанных в подпунктах "а", "б" и сверхлёгких ВС, указанных в подпунктах "в", "д" пункта 4 настоящих Правил), реквизиты свидетельства летчика-испытателя экспериментальной авиации (для ВС, указанных в подпункте "г" пункта 4 настоящих Правил), или коммерческого пилота гражданской авиации (для лёгких ВС, указанных в подпунктах "в" и "д" пункта 4 настоящих Правил), производившего контрольные полеты (облеты): _____ </p> <p align="center">Текст без изменений</p>

Комментарий.

Пилот экспериментальной авиации зачастую не имеет такого практического опыта, какой имеют профессиональные пилоты СВС. Есть примеры, когда контрольный полет на многократно облётанном СВС для пилота экспериментальной авиации заканчивался аварией, тяжелыми травмами и разбитой техникой.

<p align="center"> Приложение N 3 к Правилам (пункт 3) (форма) </p> <p align="center">Сертификат летной годности гражданского воздушного судна</p> <p align="center">РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ</p>	<p align="center"> Приложение N 3 к Правилам (пункт 3) (форма) </p> <p align="center">Сертификат летной годности гражданского воздушного судна</p> <p align="center">РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ</p>
--	--

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
 ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
 СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
 ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА
 N

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
 ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
 СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
 ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА
 N

1. Тип и назначение воздушного судна	2. Национальный и регистрационный знаки	3. Серийный (заводской) номер, Идентификационный номер
4. ВС принадлежит (наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя или физического лица, адрес владельца, идентификационный номер налогоплательщика владельца)		
5. Эксплуатационные ограничения и характеристики гражданского воздушного судна _____ содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью настоящего сертификата летной годности. <small>наименование</small>		
6. Настоящий сертификат летной годности выдан на указанное выше гражданское воздушное судно в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации от 07.12.1944.		
7. Настоящий сертификат летной годности действителен в течение двух лет с даты выдачи. Должность, подпись, фамилия, инициалы, _____ МП Дата выдачи _____		

1. Тип и назначение воздушного судна	2. Национальный и регистрационный знаки	3. Серийный (заводской) номер, Идентификационный номер
4. ВС принадлежит (наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя или физического лица, адрес владельца, идентификационный номер налогоплательщика владельца)		
5. Эксплуатационные ограничения и характеристики гражданского воздушного судна _____ содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью настоящего сертификата летной годности. <small>наименование</small>		
6. Настоящий сертификат летной годности выдан на указанное выше гражданское воздушное судно в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации от 07.12.1944.		
7. Настоящий сертификат летной годности действителен до осуществления изменений конструкции ВС , указанных в п.16 ФАП 273. Должность, подпись, фамилия, инициалы, _____ МП Дата выдачи _____		

Комментарий.

В силу простоты конструкции СВС, СЛГ для СВС (при отсутствии осуществления изменений конструкции ВС) должен быть бессрочным с возможностью контрольных проверок в процессе эксплуатации.

**КАРТА ДАННЫХ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА
 (КРОМЕ АЭРОСТАТА)**

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью сертификата летной годности, выдаваемого на гражданское воздушное судно и содержит

**КАРТА ДАННЫХ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА
 (КРОМЕ АЭРОСТАТА)**

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью сертификата летной годности, выдаваемого на гражданское воздушное судно и содержит

эксплуатационные ограничения и характеристики воздушного судна
регистрационный N _____

1.	Двигатель (двигатели) (марка, заводской номер)	
	мощность, кВт	
	максимальные обороты, об/мин	
2.	Воздушный винт (марка, заводской номер)	
3.	Топливо	
4.	Максимальная взлетная масса ВС, кг	
5.	Центровка:	
	предельно-передняя, %	
	предельно-задняя %	
6.	Грузоподъемность, кг	
7.	Ограничения по скорости:	
	максимально допустимая, км/ч	
	минимально допустимая, км/ч	
	скорость отрыва при взлете, км/ч	
	посадочная скорость, км/ч	
8.	Состав экипажа, чел.	
9.	Метеоусловия для выполнения полетов:	
	высота нижнего края облаков, м	
	горизонтальная видимость, м	
	ветер:	
	а) на взлете:	
	встречный, м/с	
	попутный, м/с	
	под 90 град., м/с	
	б) при посадке:	
	встречный, м/с	
	попутный, м/с	
	под 90 град., м/с	
10.	Температура окружающего воздуха, град. С:	
11.	Запрещены полеты: _____ (эксплуатационные ограничения).	
	Разрешены полеты: _____ днем, ночью, правила визуальных полетов, правила полетов по приборам)	

Должность, подпись, фамилия _____

МП

Дата выдачи _____

эксплуатационные ограничения и характеристики воздушного судна
регистрационный N _____

1.	Двигатель (двигатели) (марка, заводской номер (не указывается для СВС))	
	мощность, кВт	
	максимальные обороты, об/мин	
2.	Воздушный винт (марка, заводской номер (не указывается для СВС))	
3.	Топливо	
4.	Максимальная взлетная масса ВС, кг	
5.	Центровка (не указывается для СВС с балансирным управлением):	
	предельно-передняя, %	
	предельно-задняя %	
6.	Грузоподъемность, кг	
7.	Ограничения по скорости:	
	максимально допустимая, км/ч	
	минимально допустимая, км/ч	
	скорость отрыва при взлете, км/ч	
	посадочная скорость, км/ч	
8.	Состав экипажа, чел.	
9.	Метеоусловия для выполнения полетов:	
	высота нижнего края облаков, м	
	горизонтальная видимость, м	
	ветер:	
	а) на взлете:	
	встречный, м/с	
	попутный, м/с	
	под 90 град., м/с	
	б) при посадке:	
	встречный, м/с	
	попутный, м/с	
	под 90 град., м/с	
10.	Температура окружающего воздуха, град. С:	
11.	Запрещены полеты: _____ (эксплуатационные ограничения).	
	Разрешены полеты: _____ днем, ночью, правила визуальных полетов, правила полетов по приборам)	

Должность, подпись, фамилия _____

МП

Дата выдачи _____

Комментарий.

1. П.11 ФАП 273 не требует в Акте оценки указывать заводские номера двигателей и воздушного винта. Сведения о заводских номерах двигателя и воздушного винта указаны в формулярах на воздушное судно и на двигатель (двигатели). В межсертификационный период нередко на СВС требуется заменить двигатели, винты, иные элементы конструкции на аналогичные. При этом ни весовые, ни летные характеристики ВС не меняются. Поскольку отсутствуют изменения конструкции ВС, указанные в пункте 16 ФАП 273, проведение работ по оценке соответствия ВС требованиям, установленным настоящими Правилами, с формированием нового акта оценки не требуется. А процедура оформления новой карты данных со сведениями о новых номерах двигателя (двигателей) и воздушного винта (винтов) в ФАП 273 не прописано.
2. Для СВС с балансирным управлением не существует понятий предельно-передняя, % и предельно-задняя, % центровка.

**Приложение N 4
к Правилам (пункт 2)**

Сокращенные наименования

В настоящих Правилах используются следующие сокращенные наименования:

Текст без изменений

Сертификат организации, проводившей оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды - документ, подтверждающий соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям [федеральных авиационных правил](#) "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил", утвержденных [приказом](#) Минтранса России от 25.09.2015 N 285 (зарегистрирован Минюстом России 22.10.2015, регистрационный N 39409);

Специалист - лицо, являющееся работником организации по ТО и имеющее свидетельство специалиста авиационного персонала с квалификационными отметками, позволяющими производить техническое обслуживание вида и класса ВС, предъявляемого для оценки соответствия требованиям к летной годности и к охране окружающей среды;

Трапация - подвесная система или сиденье в виде горизонтальной балки или платформы, подвешенной под оболочкой, и предназначенная для размещения лиц и оборудования, находящихся на борту воздушного судна.

**Приложение N 4
к Правилам (пункт 2)**

Сокращенные наименования

В настоящих Правилах используются следующие сокращенные наименования:

Текст без изменений

Сертификат организации, проводившей оценку соответствия ВС требованиям к летной годности и охране окружающей среды - документ, подтверждающий соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям [федеральных авиационных правил](#) "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил", утвержденных [приказом](#) Минтранса России от 31.03.2023г. N 109 (зарегистрирован Минюстом России 26.04.2023, регистрационный N 73162);

Специалист - лицо, являющееся работником организации по ТО ([являться работником организации по ТО не обязательно при оценке СВС](#)) и имеющее свидетельство специалиста авиационного персонала с квалификационными отметками, позволяющими производить техническое обслуживание вида и класса ВС, предъявляемого для оценки соответствия требованиям к летной годности и к охране окружающей среды;

Трапация - подвесная система или сиденье в виде горизонтальной балки или платформы, подвешенной под оболочкой, и предназначенная для размещения лиц и оборудования, находящихся на борту воздушного судна.

Комментарий.

1. С 31.03.2024 года взамен ФАП № 285 вступает в действие ФАП № 109.
2. В силу простоты конструкции СВС, специалист по ТО с квалификационной отметкой А7 и выше легко в одиночку осуществляет техническое обслуживание СВС. Требование для сертифицированного специалиста по ТО при оценке СВС сертифицироваться как организация по ТО является избыточным.

*Кобызев Алексей Борисович,
зам. президента ОФ СЛА РФ по применению СЛА в экономике РФ,
мастер спорта международного класса,
генеральный директор ООО «АСК «Дельта».*
*Выступление на заседании Общественного совета при Росавиации
29 ноября 2023 года*

ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ СВЕРХЛЕГКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Добрый день!

Я представляю Объединенную Федерацию сверхлегкой авиации России, в этом году ей исполнилось 45 лет, конечно, в те времена не существовало даже термина сверхлегкая авиация - это была Федерация дельтапланерного спорта СССР, из которой постепенно по мере конструирования и создания новых видов летательных аппаратов и родилась объединенная федерация сверхлегкой авиации. Среди наших членов рекордсмены и чемпионы мира и Европы. К сожалению, в последние годы эти достижения остались только в дерегулируемом сегменте с массой конструкции до 115 кг.

Сверхлегкая авиация - это не только спорт. 40 лет назад я сам построил и научился летать на дельтаплане, освоил все виды сверхлегких воздушных судов, мастер спорта международного класса, кроме того более 20 лет руковожу авиационным предприятием, которое первым в России получило сертификат эксплуатанта, выполняющего авиационно-химические работы на сверхлегких воздушных судах. После развала сельхозавиации 90-х, сочетание летных характеристик сверхлегких воздушных судов и современных технологий малообъемного внесения препаратов позволило сформировать в России уникальную подотрасль авиации, выполняющую авиаобработки по невысокой стоимости, и дающую экономике страны многомиллиардный эффект за счет прироста стоимости сельхозпродукции.

Применение сверхлегких воздушных судов я бы сравнил с применением FPV дронов, которые за 2 года СВО превратились из дешевых игрушек в эффективнейшее оружие.

По оценке Росавиации ежегодно в Российской Федерации с воздуха обрабатывается порядка 8 миллионов гектаров посевных площадей, и порядка 60% от этого объема выполняется сверхлегкими воздушными судами.

Сверхлегкая авиация в мире – самый массовый сегмент гражданской авиации. В силу простоты и надежности своей конструкции, малого веса, сверхлегкие воздушные суда являются самыми безопасными пилотируемыми ВС, их кинетическая энергия из курса физики равна произведению сверхмалого веса на малую скорость. Исходя из этих параметров и должны формироваться нормативные требования к сверхлегким воздушным судам.

В 2012 году Президент РФ совершил известный «полет надежды» самостоятельно пилотируя сверхлегкое воздушное судно - дельталет. До начала его обучения, федеральная служба охраны тщательно проанализировала безопасность полетов и надежность сверхлегких воздушных судов. При малейших сомнениях, вряд ли бы эти полеты состоялись.

Если взглянуть на статистику происшествий с СВС, увидим, что почти отсутствует такая причина, как неисправность техники, даже в том сегменте, который никем не регулируется.

На официальных международных соревнованиях, проходящих под эгидой FAI, никто не спрашивает СЛГ на твой самолет, для сверхлегкого воздушного судна достаточно заявления спортсмена, что судно исправно.

В ФАП-147, учитывая простоту конструкции сверхлегких воздушных судов, хотя бы закреплено, что обладатель свидетельства пилота СВС может осуществлять техническое обслуживание своего воздушного судна. Однако для специалиста по ТО с квалификационной отметкой А7, который также легко в одиночку обслуживает СВС, существуют избыточные требования сертифицироваться, как организации по ТО.

Процедура получения сертификата летной годности (СЛГ) для сверхлегких воздушных судов по ФАП-273 никак не отражает реальное состояние техники. В стадии общественного обсуждения этих ФАП (тогда они назывались ФАП-300) были учтены многие предложения, однако к моменту утверждения суть ФАП заметно поменялась. Сертификационные центры начали лихорадочно сертифицироваться как организации по ТО, хотя никакого обслуживания техники они не производят, а только оформляют заключения о соответствии. Безопасность полетов сверхлегких воздушных судов, в силу простоты их конструкции, обеспечивается исключительно грамотной эксплуатацией и ответственность за это несет эксплуатант. Нельзя требовать от специалистов центров по техническому обслуживанию выдавать заключение о летной годности сроком на два года для чужой авиатехники. Это заключение должны давать специалисты по техническому обслуживанию эксплуатанта СВС. СЛГ для СВС должен быть бессрочным с возможностью контрольных проверок в эксплуатации.

Стоимость получения СЛГ для этих простейших воздушных судов порядка 50 тысяч в год. А теперь представьте, если бы вы за прохождение техосмотра своего личного автомобиля, который сложнее по конструкции чем сверхлегкое воздушное судно, платили бы ежегодно такие же деньги. Не удивительно, что большинство индивидуальных владельцев сверхлегких воздушных судов не идут на получение СЛГ. Таким образом, финансово лишают многих законопослушных граждан возможности легально использовать воздушное пространство.

Для получения СЛГ на СВС первоначально требуется контрольный полет пилотом экспериментальной авиации, который зачастую не имеет такого практического опыта, какой имеют профессиональные пилоты СВС. Есть примеры, когда такой полет на многократном облётанном воздушном судне для пилота экспериментальной авиации заканчивался аварией, тяжелыми травмами и разбитой техникой.

В межсертификационный период нередко на СВС требуется заменить винты, двигатели, иные элементы конструкции на аналогичные. Некоторые Территориальные управления после этого требуют повторного облета и получения СЛГ, хотя ни весовые, ни летные характеристики ВС не изменились.

Необходимо привести требования к процедурам поддержания летной годности в соответствие со спецификой СВС.

Предлагаем обратиться в Минтранс России о необходимости внесения соответствующих изменений в ФАП-273, ФАП-285 (с 1 марта 2024 г. ФАП-109) в части сверхлегких воздушных судов.