ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
«ОБЪЕДИНЕННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТА СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»
All-Russian public organization «United Federation of Sports Ultralight Aviation of Russia»

MICROLIGHT HANG GLIDING PARAGLIDING

129344, Москва,
вн. тер. г. мун. округ Бабушкинский,
ул. Искры, д. 17а, стр. 2, комн. 31
Тел.: +7 (985) 999-17-10
E-mail: info@ofsla.ru,
http://ofsla.ru

RUSSIA, 129344, Moscow,
Babushkinsky Municipal district,
st. Iskri, 17a, building 2, room 31
Tel/fax: +7 (985) 999-17-10
E-mail: info@ofsla.ru
http://ofsla.ru

Исх №130 от 13.07.2026г.

Руководителю
Федерального агентства воздушного транспорта
Ядрову Д.В.

Уважаемый Дмитрий Викторович!

В своем докладе на совещании 10.07.2026г. на аэродроме Торбеево Потешкин В.В. сообщил, что предполагается введение новых видов авиаработ, например экскурсионные полеты. Мы согласны с необходимостью снятия правовой неопределенности относительно платных полетов, не относящихся к авиаперевозкам и перечню авиаработ. Однако в предлагаемой редакции ФАП 494 данная мера не снимает, а наоборот усугубляет проблему для большинства пилотов и владельцев ВС, выполняющих данные полеты.

В сочетании с пунктом о запрете полетов на авиаработы с лицами на борту не относящимся к членам экипажа на не типовых ВС, эта инициатива носит запретительный характер для всех сверхлегких воздушных судов. Типовых СВС нет! Большое количество ЛВС, в том числе и АН-2, зарегистрированных как не типовые, сегодня массово выполняют такие работы и ждут норм, которые им позволят их выполнять. Мало того, теперь с частников будут требовать получение сертификата эксплуатанта на авиаработы, что для них, по сути, второй запрет на осуществление таких полетов в проекте ФАП 494.

Считаю необходимым расширять возможность выполнения платных полетов, как авиаработ, но для этого надо сначала убрать ограничения на применение не типовых ВС. Кроме того ввести упрощенную процедуру выдачи сертификата эксплуатанта в упрощенной форме в уведомительном порядке для владельцев ВС. Возможно надо как-то разграничить авиаработы с разными процедурами получения сертификата эксплуатанта. В одном случае, когда к ВС и КВС не предъявляется особых требований, например экскурсионные. И на те авиаработы, при которых использовать не типовые ВС запрещено, а пилотам надо получать допуск после обучения, например, авиамедицина.

Сегодня, когда воздушных судов для выполнения задач не хватает, эта мера становится непреодолимо запретительной для ВСЕХ СВС и многих ЛВС, а для многих добросовестных владельцев ВС и авиапредприятий с использованием ЛВС и СВС это катастрофа, вызванная непродуманным введением новых норм. Думаю, что, когда начнутся отзывы Росавиацией сертификатов эксплуатантов у предприятий и суды по запрету полетов для владельцев самолетов, ответная реакция приобретет массовый протестный характер не только в авиационной среде, но и среди тех, кого лишат возможности получать услуги авиации с использованием не типовых ЛВС и СВС.

Предлагаю исключить из проекта ФАП 494 норму о запрете перевозки лиц, не входящих в члены экипажа на борту не типовых ВС, а также до выработки сбалансированного решения, не вводить новых видов авиаработ.

С уважением,
Старший Вице-президент ОФ СЛА России Гилей Ю.М.

+7 (912)780-00-98