

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>

Начальнику Управления летной эксплуатации
Секретарю межведомственной рабочей группы
Кожедубу Е.Ю.

Общероссийская общественная организация «Объединенная федерация спорта сверхлегкой авиации России» (ОФ СЛА России), в соответствии с протоколом совещания Рабочей группы по вопросам регулирования авиации, использующей легкие и сверхлегкие воздушные суда, подготовила предложения по внесению изменений в ФАП-303 для включения в повестку заседания рабочей группы.

Приложение:

1. Предложения по внесению изменений в ФАП-303 – 3 л.
2. Предложения по внесению изменений в ФАП-236 – 5 л.

С уважением,

Старший Вице-президент ОФ СЛА России

Shreef

Гилей Ю.М.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ В ФАП-303 в соответствии с ВК РФ

№ п/п	Действующая трактовка ФАП-303	Предлагаемая трактовка	Примечание
1	Пункт 1.1 отсутствует.	<i>Действие настоящих правил не распространяется на сверхлегкие воздушные суда с массой конструкции 115 килограмм и менее.</i>	Требование о соответствии данным правилам для СВС до 115 кг невыполнимо. В соответствии с ВК РФ Статья 8. Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации. Сертификация СВС массой конструкции до 115 кг не требуется.
2	Пункт 1.2 отсутствует.	<i>Выполнения авиарбот, не вошедших в перечень (приложение 2), платных полетов, не относящихся к авиаперевозкам, осуществляется в уведомительном порядке с указанием цели полетов, без выдачи сертификата эксплуатанта.</i>	Выполнение платных услуг регулируется Гражданским кодексом РФ, ответственность за оказание услуг не отвечающим требованиям безопасности, рассматриваются в Уголовном кодексе РФ. Введение данной нормы обеспечит возможность оказания платных услуг в части выполнения полетов за плату, которые не требуют со стороны Министерства транспорта дополнительного контроля. Безопасное выполнение туристических, развлекательных и многих других полетов обеспечивается существующими нормами воздушного законодательства вне зависимости от того, платные они или нет. Получение сертификата эксплуатанта это длительная и сложная процедура, требующая ресурсных затрат не только со стороны заявителя, но и со стороны контрольных органов. Перечисление всех возможных видов платных полетов для удовлетворения потребностей граждан в перечне авиарбот невозможно и противоречит смыслу ВК РФ. Виды полетов из перечня авиарбот не могут выполняться без сертификата эксплуатанта, получается, что для выполнения развлекательного полета с женой или другом надо получать сертификат эксплуатанта: Статья 114. Авиационные работы пункт 1. Авиационные работы - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

№ п/п	Действующая трактовка ФАП-303	Предлагаемая трактовка	Примечание
			Ст. 21 п. 3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения. Статья 13. Государственные приоритеты в использовании воздушного пространства определяет, выполнение авиационных работ относится к пункту 12 а к пунктам, выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в целях удовлетворения потребностей граждан к пункту 14.
3	Пункт 7. Эксплуатант не вправе использовать воздушное судно, сертификат летной годности которого выдан на основании акта оценки его соответствия требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия в области авиации, для выполнения авиационных работ, если такие работы предусматривают нахождение на борту лиц, не входящих в состав экипажа воздушного судна	Эксплуатант не вправе использовать воздушное судно, <i>за исключением сверхлегких и легких воздушных судов</i> , сертификат летной годности которого выдан на основании акта оценки его соответствия требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия в области авиации, для выполнения авиационных работ, если такие работы предусматривают нахождение на борту лиц, не входящих в состав экипажа воздушного судна.	В настоящее время не существует типовых конструкций СВС и части ЛВС (в частности, гидросамолетов и амфибий). При этом, по данным МАК, аварийность СВС (нетиповые конструкции) в три раза ниже, чем у ЛВС. Типовая конструкция в этом случае не гарантирует более высокий уровень безопасности полетов. Данная норма запрещает полеты СВС и большей части ЛВС на авиаработы с лицами на борту, не относящимися к членам экипажа. При этом существует целый ряд полетов на СВС, которые по своему содержанию могут предполагать присутствие на борту лиц, не относящихся к членам экипажа: полеты для осмотра обрабатываемых площадей в сельском и лесном хозяйстве, аэровизуальные полеты для различных целей и др.
4	Пункт 8. Эксплуатант должен осуществлять прием на работу для выполнения авиационных работ на пилотируемых гражданских воздушных судах и БВС с максимальной взлетной массой более 30	Эксплуатант должен осуществлять прием на работу для выполнения авиационных работ на пилотируемых гражданских воздушных судах и БВС с максимальной взлетной массой более 30 килограммов лиц из	Нечеткая формулировка в действующей редакции допускает неоднозначность трактовки, что может привести к сложностям при правоприменении данной нормы. Например: выражение «эксплуатация заявленных воздушных судов», стоящее в одном абзаце с выражением «для выполнения авиационных работ», может читаться как «выполнение авиационных работ». При этом квалификационная

№ п/п	Действующая трактовка ФАП-303	Предлагаемая трактовка	Примечание
	килограммов лиц из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющих свидетельства с квалификационными отметками, дающими право эксплуатации заявленных воздушных судов (далее – специалист авиационного персонала)	числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющих свидетельства с квалификационными отметками, дающими право выполнения полетов и технического обслуживания заявленных воздушных судов (далее – специалист авиационного персонала).	отметка, дающая право на выполнение авиационных работ, в действующем законодательстве РФ не предусмотрена.
5	Приложение 2. В соответствии с текстом до пункта 9.	По тексту до п.9, далее исключить: <i>10 Рекламные полеты:</i> <i>1) полеты с применением баннеров</i> <i>2) распространение рекламной и печатной продукции с воздушного судна.</i> <i>11. Полеты, не относящиеся к воздушной перевозке пассажиров, осуществляющиеся в развлекательных (экскурсионных) целях, с лицами, не входящими в состав экипажа, на борту.</i>	Выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в целях удовлетворения потребностей граждан Воздушным кодексом РФ отделена от выполнения авиационных работ (Ст. 13, п. 2). Внесение таких полетов как развлекательные (экскурсионные), с лицами, не входящими в состав экипажа, на борту в перечень авиаработ запрещает их выполнение без получения сертификата эксплуатанта даже при выполнении их бесплатно, в личных целях, в целях АОН, что противоречит Воздушному кодексу РФ (Ст. 21 п. 3). Для развлекательного полета с другом на СВС необходимо будет получить сертификат эксплуатанта, который в соответствии с действующим п.7 Правил, получить невозможно. Все это приведет к развитию правового нигилизма в авиационной среде и способствует такому опасному явлению как партизанство.

Предложения по внесению изменений в ФАП 236 от ОФ СЛА России

№	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
1	Ст. 14, пункт б) для сверхлёгких воздушных судов иметь общий налет не менее 150 часов, из них самостоятельный налет в качестве командира воздушного судна конкретного класса или в случаях, указанных в пункте 32 Федеральных авиационных правил, типа (вида), на котором предусматривается осуществление функций пилота, обладающего квалификационной отметкой «инструктор» не менее 150 часов;	Ст. 14. б) для сверхлёгких воздушных судов иметь общий налет не менее 150 часов, из них самостоятельный налет в качестве командира воздушного судна конкретного класса или в случаях, указанных в пункте 32 Федеральных авиационных правил, типа (вида), на котором предусматривается осуществление функций пилота, обладающего квалификационной отметкой «инструктор» не менее 150 часов. Пилотам гражданской, государственной и экспериментальной авиации имеющим квалификацию инструктор класса самолет или вертолет, при условии успешного прохождения квалификационной проверки в качестве пилота СВС инструктора на воздушных судах соответствующего класса, проходить подготовку по программе пилота СВС инструктора не требуется;	В сверхлегкой авиации очень востребован опыт профессиональных пилотов инструкторов соответствующего класса воздушных судов из других видов авиации. Данный вопрос поднимался на совещаниях в том числе и ДОСААФ России. Однако процедура получения квалификации пилот СВС инструктор на сегодняшний день требует от пилота инструктора военного училища, вышедшего на пенсию, прохождения процедуры обучения инструкторской работе вновь, что зачастую становится непреодолимым барьером. Сверхлегкие воздушные суда являются конструктивно наиболее простыми, специфика полета на них изучается при получении свидетельства пилота СВС и гарантируются требованием по налету в качестве командира воздушного судна и сдачей квалификационной проверки.

№	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
2	Пункт 88 б) пройти подготовку в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по образовательным программам в) иметь налет: на сверхлегких воздушных судах, оборудованных силовой установкой, - не менее 25 ч в качестве пилота сверхлегкого воздушного судна, включая 12ч самостоятельного налета, 5 ч - по маршруту, не менее 30 самостоятельных взлетов и посадок, из которых 6 посадок с двигателем на малом газу; не менее 12 ч, на сверхлегких воздушных судах без силовой установки, включая 12 полетов продолжительностью более 10 минут каждый и 5 полетов более 30 минут каждый, 3 полета по маршруту на дальность не менее 1,5 км.	Пункт 88 б) пройти подготовку в организациях, или у индивидуальных предпринимателей, осуществляющих образовательную деятельность по образовательным программам в) иметь налет: - не менее 25 часов на сверхлегких воздушных судах, оборудованных силовой установкой, включая 12 часов самостоятельного налета, не менее 5 часов по маршруту, не менее 30 самостоятельных взлетов и посадок, из которых 6 посадок с задросселированным (выключенным) двигателем;	Данные изменения предоставляют возможность реализации индивидуальной подготовки, установленной в пункте 3 статьи 54 Воздушного кодекса Российской Федерации о подготовке пилотов СВС в индивидуальном порядке, а также положений статья 32, пункт 3 и статьи 91, пункт 2, главы 9 Федерального закона об образовании в российской федерации № 273 о профессиональной подготовке индивидуальными предпринимателями осуществляющими образовательную деятельность непосредственно, без лицензирования; Навык посадки с выключенным двигателем является для пилотов СВС стандартным требованием, обеспечивающим безопасность полетов на СВС. Требование налета на безмоторных СВС является избыточным. СВС без силовой установки - это СЛА массой конструкции 115 кг и менее, в том числе парапланы, дельтапланы, не требующее получение свидетельства пилота. Для безмоторных СВС класса Палнер пилот должны соответствовать требованиям предъявляемым к пилоту планера и получать соответствующее свидетельство

№	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
3	Пункт 89. Обладателю свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 3 -8, 38-40 Федеральных авиационных правил, при наличии квалификационных отметок в свидетельстве допускается осуществлять функции командира любого сверхлегкого воздушного судна, если обладатель свидетельства прошел подготовку, продемонстрировал навыки на сверхлегком воздушном судне разрешенного класса.	Пункт 89. Обладателю свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 3 -8, Федеральных авиационных правил, при наличии квалификационных отметок в свидетельстве допускается осуществлять функции командира любого сверхлегкого воздушного судна, если обладатель свидетельства прошел подготовку, продемонстрировал навыки на сверхлегком воздушном судне разрешенного класса. Для выполнения полетов с людьми на борту за плату обладатель свидетельства пилота должен быть старше 18 лет и иметь налет не менее 150 в качестве командира сверхлёгкого воздушного судна. Обладатель свидетельства пилота СВС с квалификационной отметкой «Инструктор» при условии наличия налета в качестве инструктора не менее 150 часов может выполнять подготовку (обучение) пилотов СВС класса, указанного в его свидетельстве в индивидуальном порядке, согласно пункта 3, статьи 54 Воздушного Кодекса РФ. При этом, Квалификационная отметка Инструктор, в свидетельстве пилота СВС является Записью о праве проведения такой подготовки. Обладатель свидетельства пилота СВС с квалификационной отметкой «Инструктор» при условии наличия налета не менее чем на 5 сверхлёгких воздушных судах различной конструкции данного класса имеет право выполнения работ по оценке летной годности сверхлёгкого воздушного судна.	Дополнительные требования к пилотам СВС при выполнении полетов с людьми на борту за плату, при соблюдении установленных требований к квалификация пилота СВС будет способствовать повышению безопасности полетов. Требования к пилоту СВС инструктору при проведении индивидуальной подготовки нацелены на повышение безопасности полетов. Также предлагается устранить правовую неопределенность и считать Записью в свидетельстве авиационного специалиста, указанном в пункте 1 статьи 53 Воздушного Кодекса о праве проведения подготовки в индивидуальном порядке пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, вносимую в свидетельство пилота СВС, согласно ФАП 32, квалификационную отметку «Инструктор». На сегодняшний день проблема с облетом СВС при получении СЛГ не решена и приходится идти на разные ухищрения. Привлечение для этих целей лётчиков-испытателей не знакомых со спецификой СВС иногда приводит, в лучшем случае, к повреждению СВС. Требования к пилоту СВС для выполнения полетов по оценке летной годности направлено на повышение уровня безопасности полетов и качества работ по оценке летной годности СВС.

№	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
4	Пункт 11. Лицо, претендующее на внесение квалификационной отметки «инструктор» в свидетельство коммерческого пилота, линейного пилота, пилота планера, пилота свободного аэростата, пилота сверхлегкого воздушного судна, штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, летчика-наблюдателя, должно обладать следующими знаниями:	Пункт 11. Лицо, претендующее на внесение квалификационной отметки «инструктор» в свидетельство коммерческого пилота, линейного пилота, частного пилота, пилота планера, пилота свободного аэростата, пилота сверхлегкого воздушного судна, штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, летчика-наблюдателя, должно обладать следующими знаниями:	В перечень пилотов включен частный пилот, что соответствует сложившейся действующей практике. Частные пилоты, имеющие в свидетельстве квалификационную отметку «инструктор», активно работают в различных АУЦ.

№	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
5	Пункт 51. Владелец свидетельства частного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 3 - 8 и пунктах 28 - 42 Федеральных авиационных правил, при наличии квалификационных отметок о типе (классе) воздушного судна, допускается к выполнению функций командира или второго пилота, за исключением полетов в целях осуществления коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ. Владелец свидетельства частного пилота вправе осуществлять наземное обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.	Пункт 51. Владелец свидетельства частного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 3 - 8 и пунктах 28 - 42 Федеральных авиационных правил, при наличии квалификационных отметок о типе (классе) воздушного судна, допускается к выполнению функций командира или второго пилота, за исключением полетов в целях осуществления коммерческих воздушных перевозок. Владелец свидетельства частного пилота вправе осуществлять оперативное техническое обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.	Фактически действующая практика. ВК РФ устанавливает ограничения для частных пилотов только в части выполнения коммерческих воздушных перевозок. Частные пилоты активно участвуют и имеют большой опыт в выполнении авиационных работ. Согласно пункта 2.26 ФАП 128 разрешается проведение оперативного технического обслуживания. В соответствии с п.5 ст. 37 ВК РФ наземное обслуживание не включает технического обслуживания ВС.

Старший Вице-президент ОФ СЛА России



Гилей Ю.М.