

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>

Заместителю руководителя
Федерального агентства воздушного транспорта
Страмоусу С.М.

По итогам рабочей встречи со всеми заинтересованными сторонами в целях проработки инициатив ДОСААФ под председательством заместителя руководителя ФАВТ С.М. Страмоуса 13.01.2026 г. В части улучшения регулирования проведения спортивных мероприятий, соревновательных и тренировочных полетов предлагается:

- создание условий для регистрации авиационных площадок на землях сельскохозяйственного назначения;

- введение особого режима спортивных полетов и введение понятия «спортивное воздушное судно», для формирования особого порядка получения СЛГ. Например, для достижения высоких спортивных результатов ВС часто модернизируются и стандартные процедуры получения сертификата летной годности (СЛГ) в данном случае практически не применимы. Для регулирования правил спортивных полетов и допуска спортивных ВС к полетам привлечь ДОСААФ и спортивные Федерации, аккредитованные при Минспорте РФ по авиационным видам спорта. Предварительно со спортивными Федерациями о сотрудничестве договорились;

- не допустить введения в действие пункта 10 «Рекламные и демонстрационные полеты» приложения 3 ФАП-494, в соответствии с которым выполнение фигур пилотажа (в соответствии с РЛЭ) считаются авиаработами с требованием к владельцам воздушных судов получения сертификата эксплуатанта, а для частных пилотов, являющихся основной частью пилотов спортсменов, ведения в соответствии с ФАП-147 требования пройти дополнительную подготовку на пилотаж в АУЦ, по программам которых нет, на пилотажных самолетах, которых в АУЦах нет, для получения отметки авиаработы в свидетельство пилота, не предусмотренной ФАП-32. **Введение в действие ФАП-494 в существующей редакции по сути запрещает в России выполнение фигур пилотажа.**

- 1

ДОСААФ России в целях патриотического воспитания и профориентации молодежи реализует государственный заказ по подготовке пилотов СВС с 16 лет. Подготовка осуществляется на гражданских воздушных судах, авиационными специалистами гражданской авиации. При реализации пилотного проекта выявилась необходимость развития воздушного законодательства России в части гражданских полетов в целях АОН для обеспечения нормального процесса подготовки авиационных специалистов и эксплуатации воздушных судов. Предлагаем внесение изменений в воздушное законодательство России:

- в Воздушный Кодекс России (приложение №1);
- в ФАП-147 (приложение №2).

Все предложения имеют критически важное значение для развития Авиации общего назначения и находятся в контексте поручения Президента Российской Федерации Министерству транспорта от 18 мая 2019 года Пр-887 и принятыми для этого Планами Минтранса России по развитию авиации, использующей легкие и сверхлегкие воздушные суда от 19.09.2023г. и 31.05.2024 г.

Приложение:

1. Предложения по внесению изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации – 2 л.
2. Предложения по внесению изменений ФАП 147, в соответствие со спецификой СВС – 5 л.

С уважением,
Старший вице-президент
по развитию сверхлегкой авиации ОФ СЛА России,
Руководитель группы ЛМС при Росавиации



Гилей Ю.М.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ
по внесению изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации

Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации. 3. Отсутствует.	Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации. 3. Требования воздушного законодательства формируются в зависимости от взлетной массы воздушного судна.	Отсутствие четкого, в зависимости от массы воздушного судна, подхода при формировании нормативных требований в действующем воздушном законодательстве является одним из главных недостатков, препятствующих развитию авиации. В настоящее время воздушное законодательство, в том числе федеральные авиационные правила, сформировано на основании требований к «большой авиации» (большегрузные самолеты, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров и грузов), эти же требования распространяют и на «малую авиацию» (легкие и сверхлегкие самолеты, выполняющие нерегулярные рейсы и авиационные работы). В целом ряде случаев такие требования являются избыточными или просто невыполнимыми, создают барьеры для развития легкой и сверхлегкой авиации и отрицательно влияют на безопасность полетов, а также формируют основу для различных злоупотреблений.
Статья 21. Гражданская авиация. Пункт 3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения	Статья 21. Гражданская авиация. Пункт 3. Гражданская авиация, осуществляющая учебные, спортивные, туристические, экскурсионные полеты, полеты в целях удовлетворения потребностей граждан и иных подобных целях, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения	В отличие от коммерческих воздушных перевозок и авиаработ, которым в ВК РФ посвящены отдельные главы, XV и XVI, в Законе не уточняется и не определяется, какие конкретно полеты относятся к полетам, выполняемым АОН. В действующем воздушном законодательстве России в целом этому вопросу недостаточно уделено внимания, что сдерживает развитие авиации, использующей легкие и сверхлегкие воздушные суда, так как не обеспечивается правовая основа для их эксплуатации. В настоящее время, сложилась практика, когда сотрудники Росавиации, следственных органов, прокуратуры, при классификации вида полетов по назначению, относят полеты АОН либо к коммерческим авиаперевозкам, либо к авиационным работам с предъявлением соответствующих избыточных требований, зачастую не выполнимых для легких и сверхлегких воздушных судов. Основаниями предлагаемого перечня полетов АОН, с учетом сложившейся судебной практики, являются: - положения статьи 13 ВК РФ, где помимо

Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии
		коммерческих перевозок и авиационных работ в пунктах 13 и 14, допускается «проведение учебных, спортивных, демонстрационных и иных мероприятий» и «выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в целях удовлетворения потребностей граждан»; - приказ ФАС №74 от 08.03.1998 года «О введении дополнительных лицензионных требований», приложение 1, говорится, что «Эксплуатанты авиации общего назначения - эксплуатанты, осуществляющие полеты в спортивных, учебных, рекламных и иных подобных целях». Данный приказ действующий, но малоизвестен.
Статья 32. Воздушное судно 3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 килограммов без учета массы авиационных средств спасания.	Статья 32. Воздушное судно 3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 650 килограммов без учета массы авиационных средств спасания.	Во многих развитых странах, в частности, Европейским Агентством по безопасности полетов EASA для сверхлегких воздушных судов в замен устаревшей нормы 495 кг с целью развития авиации и повышения уровня безопасности ее полётов принята максимальная взлетная масса 600-650 кг. Этот же вес содержится и в обновленных рекомендациях ИКАО. В случае с автожирами в виду сложности их конструкции уложиться в массу 495 кг возможно при существенном снижении уровня безопасности и ухудшении летно- технических характеристик. Применение более тяжелых автожиров, как легких воздушных судов требует подготовки коммерческих пилотов, которая не целесообразна, так как маятниковое управление не позволяет их активно использовать в коммерческих целях. Схожая ситуация с двухместными вертолетами, производство и эксплуатация которых на территории России сдерживается ограничением взлетной массы сверхлегкого воздушного судна в 495 кг. В других классах СВС чтобы выполнить данное требование законодательства эксплуатанты вынуждены облегчать конструкцию СВС в ущерб прочности, сокращать возимый запас топлива, не имеют возможности дополнительно установить на борт современное оборудование, в том числе навигационные программно-аппаратные комплексы, что отрицательно сказывается на безопасности полетов сверхлегких воздушных судов.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

По внесению изменений ФАП 147, в соответствие со спецификой СВС.

Действующая редакция	Предлагаемое изменение	Комментарии
8.1. Обладатель квалификационной отметки "пилот-инструктор" должен: а) пройти подготовку по утвержденной программе и соответствовать требованиям к знаниям и навыкам, предъявляемым при получении свидетельства коммерческого пилота в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве;	8.1. Обладатель квалификационной отметки "пилот-инструктор" должен: а) пройти подготовку по утвержденной программе и соответствовать требованиям к знаниям и навыкам, предъявляемым при получении свидетельства коммерческого пилота в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве; а1) обладатель квалификационной отметки «Пилот сверхлегкого воздушного судна - инструктор» пройти подготовку по утверждѐнной программе, в соответствии с классом сверхлѐгкого воздушного судна;	Иногда « соответствовать требованиям к знаниям и навыкам » перерастает в требование получения свидетельства коммерческого пилота и. соответственно, иметь заключение ВЛЭК по первой категории, что явно избыточно для инструктора СВС. Отметка «экзаменатор» в свидетельство пилота упоминается только в ФАП-147, что в целом противоречит воздушному законодательству РФ. ФАП-32 «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации» отметка «экзаменатор» в свидетельство пилота не предусмотрена.
8.2. Обладатель квалификационной отметки "пилот-инструктор" при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может: контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов; проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства специалиста авиационного персонала и внесения квалификационных отметок; (в ред. Приказа Минтранса России от 02.02.2024 N 42)	8.2. Обладатель квалификационной отметки "пилот-инструктор" при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может: контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов; проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства специалиста авиационного персонала и внесения квалификационных отметок; (в ред. Приказа Минтранса России от 02.02.2024 N 42) при наличии допуска "экзаменатор" проверять знания, навыки и умения, установленные	ВПП-193 говорится, что проверка навыков осуществляется лицом, обладающим свидетельством с внесѐнной в него записью о праве проведения подготовки кандидатов на получение свидетельств соответствующего вида и полномочиями по проведению проверки навыков (квалификационных проверок). В Положение об инструкторах и инструкторах-экзаменаторах авиационных предприятий гражданской авиации, введенных в действие Распоряжением Росавиации N ГК-91-р от 25.05 2009 г. сказано: Инструктор-экзаменатор - летный специалист или лицо командно-летного, инспекторского состава, имеющий квалификационную отметку инструктора в свидетельстве специалиста ... и допущенный к выполнению квалификационных проверок летного состава, входящий в состав РГ ВКК или ТКК.

при наличии отметки "экзаменатор" проверять знания, навыки и умения, установленные настоящими Правилами, у пилотов, подготовленных другими инструкторами.	настоящими Правилами, у пилотов, подготовленных другими инструкторами.	
11.1. в) иметь налет: на сверхлегких воздушных судах, оборудованных силовой установкой, - не менее 25 ч в качестве пилота сверхлегкого воздушного судна, включая 12 ч самостоятельного налета, 5 ч - по маршруту, не менее 30 самостоятельных взлетов и посадок, из которых 6 посадок с задросселированным (выключенным) двигателем; на сверхлегких воздушных судах без силовой установки - общий налет 12 ч, 12 полетов продолжительностью более 10 мин. каждый и 5 полетов более 30 мин. каждый, 3 полета по маршруту на дальность не менее 1,5 км;	11.1. в) иметь налет: на сверхлегких воздушных судах, соответствующего класса - не менее 25 ч в качестве пилота сверхлегкого воздушного судна, включая 12 ч самостоятельного налета, 5 ч - по маршруту, не менее 30 самостоятельных взлетов и посадок, из которых 6 посадок с задросселированным (выключенным) двигателем;	Требование налета на безмоторных СВС является избыточным. СВС без силовой установки – это все СЛА массой конструкции 115 кг и менее, в том числе парaplаны (10-20кг), дельтапланы (20-40 кг), не требующее получения свидетельства пилота.
11.2. Для выполнения функций пилот сверхлегкого воздушного судна должен получить квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна: с балансирным управлением (дельтаплан, дельталет); с аэродинамическим управлением (автожир, вертолет, самолет); со смешанным управлением (парaplан).	11.2. Для выполнения функций пилот сверхлегкого воздушного судна должен получить квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна: с балансирным управлением (дельталет); с аэродинамическим управлением (вертолет, самолет, паралет, аэрошют, планер); со смешанным управлением (автожир).	Автожир имеет смешанное управление. В продольном и боковом канале он управляется балансирно, а в путевом — аэродинамически. Дельтаплан и парaplан — ВС массой до 115 кг и не требуют наличия свидетельства пилота.

11.5. Если предполагается выполнять работы по оценке летной годности, то пилот сверхлегкого воздушного судна должен иметь общий налет на сверхлегких воздушных судах не менее 200 ч, опыт полетов не менее чем на 5 сверхлегких воздушных судах различной конструкции. Отметка о праве проведения работ по оценке летной годности вносится в свидетельство. 11.6. Для получения квалификационной отметки "Пилот сверхлегкого воздушного судна - инструктор" обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен иметь налет не менее 100 ч, из них в течение последних 2 лет: на безмоторных сверхлегких воздушных судах 40 ч; на обучение инструкторской работе не менее 25 ч.	11.5. Для получения квалификационной отметки «Пилот сверхлегкого воздушного судна - инструктор» обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен пройти подготовку по утверждённой программе и иметь налет не менее 200 ч, в том числе на обучение инструкторской работе не менее 25 ч. 11.6 Обладатель квалификационной отметки "пилот СВС-инструктор" при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 11.2 и 11.3 настоящих Правил может: контролировать самостоятельные полеты пилотов СВС-курсантов; проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства пилота СВС, внесения квалификационных отметок и получения допусков; осуществлять подготовку пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения в порядке индивидуальной подготовки в соответствии с пунктом 3 статьи 54 Воздушного Кодекса Российской Федерации; при наличии опыта полетов не менее чем на 5 сверхлегких воздушных судах различной конструкции выполнять	ФАП-32 «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации» отметка о праве проведения работ по оценке летной годности в свидетельство пилота не предусмотрена и пилотов СВС с такой отметкой в свидетельстве пилота на сегодняшний день нет. Пилот сверхлегкого воздушного судна - инструктор имеет все необходимые компетенции для выполнения работ по оценке летной годности. Общий налет 100 ч не обеспечивает наличие опыта, достаточного для ведения инструкторской работы в должной мере. Требование налета на безмоторных СВС является избыточным. Пилоты СВС инструкторы допускаются на обучение конкретного класса, например самолет, и опыт полетов на безмоторном дельтаплане в этом случае не имеет значения. Правилами не устанавливались права пилота СВС-инструктора по подготовке пилотов СВС на получение свидетельства пилота, квалификационных отметок и допусков. Глава VIII. Требования, предъявляемые к обладателю квалификационной отметки "пилот-инструктор" настоящих правил в данном случае не применима, поскольку не допускает подготовки пилотов СВС на получение свидетельства пилота и квалификационных отметок о классе сверхлегкого воздушного судна в соответствии с п.11.2 и не соответствует п. 11.3 настоящих Правил
--	---	--

	работы по оценке лётной годности; при наличии допуска "экзаменатор" проверять знания, навыки и умения, установленные настоящими Правилами, у пилотов, подготовленных другими инструкторами.	
XXI. Требования, предъявляемые к обладателю свидетельства частного пилота для получения квалификационной отметки о допуске к выполнению авиационных работ	XXI. Требования, предъявляемые к обладателю свидетельства частного пилота для получения допуска к выполнению авиационных работ	Отметка «квалификационная отметка о допуске к выполнению авиационных работ» в свидетельство частного пилота упоминается только в ФАП-147, что в целом противоречит воздушному законодательству РФ. ФАП-32 «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации» отметка «квалификационная отметка о допуске к выполнению авиационных работ» в свидетельство пилота не предусмотрена. Таким образом в воздушном законодательстве РФ не предусмотрена процедура внесения указанной отметки в свидетельство пилота, в том числе частного пилота. В настоящее время на практике используется «допуск» к выполнению авиационных работ. Который оформляется и фиксируется в документах эксплуатанта выполняющего авиаработы, в соответствии с согласованным и утвержденным уполномоченным органом РПП эксплуатанта.
21.1. Обладатель свидетельства частного пилота для получения квалификационной отметки о допуске к выполнению авиационных работ, взодящих в перечень авиационных работ должен: ... 21.1. а)не имеют право на получение квалификационной отметки о допуске к выполнению авиационных работ	21.1. Обладатель свидетельства частного пилота для получения допуска к выполнению авиационных работ, взодящих в перечень авиационных работ должен: ... 21.1. а)не имеют право на получение допуска к выполнению авиационных работ	
21.2 ...должен обеспечить получение кандидатом на получение квалификационной отметки о допуске к выполнению	21.2 ...должен обеспечить получение кандидатом на получение допуска к выполнению авиационных работ опыта эксплуатации...	

авиационных работ опыта эксплуатации... 21.3. ...настоящих Правил, при наличии квалификационной отметки «авиационные работы» выполняет....	21.3. ...настоящих Правил, при наличии допуска к выполнению авиационных работ выполняет....	Квалификационная отметка «Авиационные работы не предусмотрена воздушным законодательством РФ. ФАП-32 «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного пер сонала гражданской авиации» отметка «Авиационные работы» в свидетельство пилота не предусмотрена.
--	---	---