

ДОКЛАД О СОСТОЯНИИ ПОДГОТОВКИ ЧАСТНЫХ ПИЛОТОВ В АОН РФ.

Анализ ситуации, сложившейся в РФ с подготовкой частных пилотов (списка АУЦ, размещенного на сайте Росавиации, статистики количества выданных свидетельств частного пилота нового образца, формулировок отказов гражданам разными МТУ в выдаче PPL) показывает, что идет планомерное лишение сертификации абсолютно всех негосударственных АУЦ, осуществляющих подготовку частных пилотов, а количество выданных PPL исчисляется максимум несколькими десятками на каждое МТУ, с момента вступления в силу Постановления Правительства Российской Федерации номер 670 (за период с февраля 2014 года.)

По списку, опубликованному на сайте Росавиации, были обзвонены руководители всех АУЦ, с одним вопросом: возможно ли пройти обучение на частного пилота (теорию и полеты) с последующим получением свидетельства частного пилота (PPL) в уполномоченной органе, т.е. Росавиации. Результат: на сегодняшний день осталось 2 АУЦ, готовящих частных пилотов на вертолёт. Все негосударственные АУЦ, готовившие частных пилотов на самолёт лишены сертификата Росавиацией и прекратили свою работу или находятся в стадии проверки, которая заканчивается однозначным отзывом сертификата. Основной же вид деятельности государственных АУЦ - это работа с профессиональным авиаперсоналом авиакомпаний. Из государственных АУЦ программа подготовки частных пилотов есть в Уральском УТЦ ГА, но там нет своих самолётов, чтобы обеспечить налёт, а значит невозможно получить свидетельство частного пилота PPL. В Санкт-Петербургском ГУ ГА ответили, что программа подготовки частных пилотов не действует. Т.е. на сегодня пройти законным способом подготовку на частного пилота и получить соответствующий документ в России невозможно. Это планомерное удушение системы подготовки пилотов в негосударственных АУЦ.

Тем гражданам, кому посчастливилось пройти подготовку в каком-либо из АУЦ до прекращения действия его сертификата, Росавиация и МТУ отказывают в выдаче PPL под различными выдуманными предлогами, делая при этом вид, что соблюдают требования нормативных документов. На одинаковый комплект документов, отправленный в разные МТУ, причины отказа в выдаче PPL приводятся абсолютно разные. Каждый трактует законы так, как ему вздумается, единого понимания в МТУ нет. Разъяснения по применению нормативных актов от Росавиации либо отсутствуют, либо игнорируются территориальными органами.

Существующие государственные авиационные образовательные организации (Ульяновск, Бугуруслан, Сасово, Красный кут) не способны взять на себя задачу по подготовке частных пилотов, т.к. в силу многих причин ежегодно не могут во-время обеспечить необходимый налёт обучаемым по программе на коммерческих пилотов и каждый год по этой причине выпуск задерживается на несколько месяцев.

Частные лица, владельцы ВС, которых становится всё больше, не имея возможности приобрести знания в АУЦ, получить свидетельство частного пилота (PPL) и безопасно летать в рамках закона, массово уходят в "партизаны". Т.е. летают на незарегистрированных ВС, не имея PPL, откуда угодно, как угодно и куда угодно. Они не соблюдают законов и правил полетов. Они их просто не знают. Им негде сегодня их узнать. Никакие запреты, ужесточение наказаний не остановят растущий вал летающих "партизан". Проконтролировать их разумными силами и средствами невозможно. Лишь показательно наказывать единицы из них. Но остальных это не остановит.

Существует единственный способ обуздать ситуацию - обеспечить доступную

массовую подготовку частных пилотов. Росавиация, вместо этого, "кошмарит" АУЦ-ы невыполнимыми требованиями, бесконечными проверками (якобы в рамках сертификации, а на самом деле – запрещенными законодательством внеочередными проверками) и придирками, выходя даже за рамки существующего законодательства и трактуя его по-своему. АУЦ-ы, лишённые Росавиацией сертификата, закрываются, разоряясь и уже не восстанавливаются, поскольку размеры финансовых вложений превышают все разумные пределы. Многими АУЦ, в соответствии с явно избыточными требованиями Росавиации, было закуплено на свои деньги дорогостоящее оборудование, тренажеры, учебные классы. Люди вкладывают свои личные деньги, деньги из своего бизнеса.

Яркий пример – ЧелАвиа (Челябинск). Этот АУЦ Росавиация "кошмарит" продолжительное время по самым смешным и надуманным предложениям. Нет в РФ на сегодняшний день АУЦ-а, который имел бы лучшую базу, лучшие самолёты, лучший состав инструкторов и педагогов. Не нравится что-то, есть недоработки – так помогите им! Но – нет. Надо закрыть.

АБН АЭРО – закрыли. У них прекрасная база для подготовки.

АУЦ "Пятый океан", Змеево – до окончания срока действия сертификата ещё более года. Но они уже людей на обучение перестали брать. Говорят – всё, нас решили закрыть, начали "кошмарить".

АУЦ «Аэроград Коломна» – перестали брать людей на обучение, документы по сертификации без рассмотрения лежат в Росавиации с конца февраля 2016г. Дозвониться до исполнителя невозможно.

Представленные на утверждение частным инструктором программы подготовки (в соответствии с ч.3 ст.54 и ч.4 ст.54 Воздушного кодекса РФ) Росавиация вернула без рассмотрения и объяснения причин.

Еще в 2013 году Ассоциация АУЦ направила в Министерство транспорта и Росавиацию проект типовых программ (ст.85 273 ФЗ «Об образовании») подготовки авиаперсонала. Сделав за Минтранс работу. До сих пор они не рассмотрены, не откорректированы и не утверждены.

При желании, обеспечить разумный контроль за состоянием подготовки пилотов в негосударственных АУЦ было-бы несложно.

В чем же причина происходящего? Ведь при нынешней ситуации с АУЦ, положение с безопасностью полётов в АОН будет быстро и значительно ухудшаться из-за растущего числа необученных пилотов-партизан.

Команда лишить сертификатов все частные АУЦ, без сомнения, идет с самого "верха" Росавиации. Непосредственные исполнители – начальник УЛЭ Костылев М.Ю. и его заместитель Сяпина А.В. В чем-же причины такого отношения к негосударственным АУЦ?

Во-первых, АОН не нужна ни Министерству транспорта, ни Росавиации. Чтобы они ни декларировали, фактом остаётся только то, что оба ведомства предпринимают всё возможное, чтобы количество самостоятельно летающих людей в РФ не увеличивалось, чтобы не нести ответственность за катастрофы и аварии в АОН. В обоих ведомствах отсутствует квалифицированный персонал, способный решать вопросы, связанные с деятельностью авиации. Департамент государственной политики Минтранса в области авиации возглавляет бывшая стюардесса из Аэрофлота. В Росавиации вопросами сертификации АУЦ занимается бывшая учительница. Кадровая политика ответственных за авиацию РФ ведомств не выдерживает никакой критики. Авиацией должны руководить летчики.

Во-вторых, существует конфликт интересов и боязнь конкуренции государственных

учебных заведений со стороны частных АУЦ. Ведь они делают то же самое, что государственные учебные заведения, находящиеся под крылом Росавиации, только без государственных денег. Как только АУЦ утверждает программу подготовки на CPL (коммерческого пилота), он становится конкурентом для государственных учебных заведений.

В-третьих, в силу своей некомпетентности в области авиации, безграмотные менеджеры, находящиеся на соответствующих руководящих должностях, до сих пор считают, что безопасность полетов можно гарантировать, если следовать установленным правилам и инструкциям (и стараются прописать их на все случаи жизни), а отклонение от этих правил обязательно приведет к сбоям в обеспечении безопасности полетов. И, что чем больше этих правил (законов, нормативных документов, запретов и ограничений), тем выше будет безопасность полетов. Развитые авиационные страны давно отошли от такой концепции обеспечения безопасности полетов. Современные взгляды на обеспечение безопасности полетов отражены в ICAO Doc 9859 «Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)». Цитата: “Даже в наиболее эффективно управляемых организациях большинство скрытых условий, отрицательно влияющих на безопасность полетов, порождаются лицами, ответственными за принятие решений на самом «верху»”. Зарегулированность и огромное количество регламентирующих документов и запретов, сложность понимания нормативных актов, неоднозначная их трактовка, только ухудшают безопасность полетов.

В сознании большинства руководителей закрепилось ошибочное представление, что «безопасность полетов» это абсолютное отсутствие авиационных происшествий. Отсюда ошибочная реакция – если произошло АП, значит кто-то виноват. Необходимо найти виноватых и как можно жестче наказать. Согласно ICAO Doc 9859 «**авиационная безопасность** - это состояние, при котором возможность причинения ущерба лицам или имуществу в процессе авиационной деятельности снижена до приемлемого уровня и поддерживается на этом или более низком уровне посредством постоянного процесса выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов». Исключить полностью авиационные происшествия невозможно. Возможно только снизить их количество до приемлемого уровня. Никому не приходит в голову полностью исключить ДТП на дорогах. И расформировать то подразделение ГИБДД, которое выдало гражданину права на вождение автомобиля. И совсем запретить выдачу прав на вождение автомобиля, чтобы исключить аварии.

Чтобы снять с себя ответственность, руководство Минтранса и Росавиации выбрало самый тупиковый и неправильный путь - закрыть все частные АУЦ в стране и под любыми предлогами перестать выдавать свидетельства частных пилотов. И заставить всех граждан РФ, желающих летать на собственном самолёте, сознательно нарушать закон, лишь-бы не нести за них ответственность. Своим устным указанием руководитель Росавиации запретил авиакомпаниям брать на работу пилотов, начавших свой путь в авиацию в негосударственных АУЦ, а также пилотов, окончивших в прошлом военные летные училища.

Кажется, что в Минтрансе и Росавиации недооценивают реакцию авиационного сообщества и общества в целом, на происходящее.

Растет социальная напряженность в достаточно широком слое общества. Это вызвано тем, что большому количеству людей, занятому в негосударственных АУЦ, не позволяют законным образом зарабатывать деньги своим лётным опытом и знаниями в области авиации, полученными в течение долгих лет профессиональной работы в этой сфере. В

частных АУЦ сконцентрирован весь лётный состав, летавший в «большой» авиации ещё со времен СССР. Это опытные профессионалы. И они вынуждены идти работать в такси. Глупо и расточительно для государства не использовать их большой опыт.

Ещё большее количество граждан лишают возможности законно и безопасно летать на личном самолёте или летать на клубном самолёте, вынуждая либо нарушать закон, либо отказаться от неба. Люди переносят эту ситуацию и своё отношение к ней на всю структуру власти и бюрократии в РФ. Сразу за разговорами о некомпетентном руководстве в отношении АОН, следуют разговоры о стране в целом. Людям и так за последние годы стало труднее жить, и они готовы потерпеть ради возрождения Великой России. Но своими действиями руководство контролирующей авиацию ведомств добавляет масла в огонь. И так хватает поводов для социальной напряженности в России. Скоро люди выйдут на площадь и по причине, искусственно созданной Минтрансом и Росавиацией в АОН.

Негосударственные АУЦ-ы могут решать несколько важных задач:

- подготовка частных пилотов, т.е. удовлетворение потребностей граждан;
- обеспечение работой (а их семей - куском хлеба) ушедших из "большой" авиации опытных пилотов, преподавателей, в целом авиаперсонал, а так-же других людей, желающих связать свою судьбу с небом;
- подготовка пилотов для поступления в государственные учебные заведения ГА;
- подготовка пилотов для дальнейшего поступления в военные авиационные училища;
- налоги в бюджет;
- развитие массового производства отечественных легких самолётов;
- обеспечение населения транспортными услугами, легкими самолетами, с весом до 5700кг, особенно в отдаленных районах, где это востребованно и необходимо;
- выдёргивание с улиц и от пивной банки молодёжи;

Для того чтобы АУЦ-ы с успехом занялись решением этих задач, необходимо:

- оказание консультативной помощи АУЦ со стороны Росавиации, запрет отказывать в сертификации. Росавиация должна помочь устранить нарушения и сертифицировать АУЦ, а не констатировать факт – у вас всё плохо, мы вас закрываем. Целесообразно совсем отменить сертификацию АУЦ Росавиацией. АУЦ это образовательные организации и подлежат лицензированию только в Министерстве образования в соответствии с 273ФЗ "Об образовании";

- утверждение типовых программ подготовки авиаперсонала (ст.85, 273ФЗ "Об образовании" для АУЦ и всех остальных документов (п.4 ст.54 Воздушного Кодекса РФ обязывает это сделать);

- любое лицо, имеющее квалификационную отметку пилот-инструктор, должно иметь безусловное право осуществлять подготовку пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения (п.3 ст.54 Воздушного Кодекса РФ), выполнять квалификационные проверки пилотов, оформлять соответствующие документы и представлять их в уполномоченные структуры для выдачи соответствующих свидетельств гражданам, как последняя инстанция. Необходимо именно на пилотов-инструкторов возложить ответственность за принятие конечного решения о выдаче PPL (лицензии частного пилота) или отказе в выдаче. Возможно, есть смысл проводить с ними с определенной периодичностью сборы на базе Росавиации (МТУ), на которых доводить требования Росавиации, изменения в законодательстве, методику подготовки, анализ произошедших ЛП. Требования к

пилотам-инструкторам изложены в соответствующем ФАП-е и нет никакой необходимости ужесточать эти требования или вводить каких-то «экзаменаторов».

- разработать четкие объективные критерии оценки соответствия уровня подготовки пилотов требованиям, предъявляемым к частному пилоту: подготовка к полёту, подача заявки, маршрут с посадкой на контролируемом и неконтролируемом аэродроме, зона (сваливание, имитация отказа двигателя, скольжение, простой пилотаж), взлёт и посадка в различных условиях, действия при отказах авиатехники и т.д.;

- максимально упростить процедуру получения СЛГ для серийных ВС массой менее 5700кг. Сегодня она неоправданно дорога и коррупционна;

- необходимо, чтобы Росавиация (МТУ) несла ответственность за каждого поднявшегося в воздух необученного пилота без PPL. Она должна отслеживать приобретаемые в собственность ЛА (регистрируемые) и предлагать владельцу варианты подготовки в ближайшем АУЦ или у частного инструктора по удобному графику без отрыва от основной работы. Росавиация сейчас не отвечает за то, что в воздух на своих самолётах поднимаются необученные их владельцы т.к. они не учились в АУЦ, сертифицированных Росавиацией. Поэтому Росавиации выгодно, чтобы учиться было не где;

- разрешить перевозку пассажиров пилотам, имеющим CPL (свидетельство коммерческого пилота) на ВС массой меньше 5700кг и выполнение ими авиаработ в любой, предусмотренной Гражданским кодексом, организационно-правовой форме (как индивидуальный предприниматель, ООО и т.д. – это прерогатива налоговой инспекции) без сертификаций, лицензирования, свидетельств эксплуатанта, регистрации ВС как тип и т.д. В данный момент все эти процедуры формальны и порождают маховую коррупцию и больше ничего. Должно быть достаточно CPL у летчика, СЛГ у авиатехники, страховки. Как следствие, это подстегнет спрос на легкие самолеты весом до 5700кг и их производство в РФ;

- необходима организационная структура в Росавиации, которая занимается исключительно вопросами АОН. Именно эта структура должна утвердить программы подготовки авиаперсонала для АУЦ, проводить сборы с пилотами-инструкторами, осуществлять текущий непрерывный контроль за процессом обучения в АУЦ и оказывать им помощь. Работать в этой структуре должны пилоты, имеющие CPL и PPL и сами летающие в АОН.

- приглашать на заседание Комиссии при президенте РФ по вопросам развития АОН руководителей негосударственных АУЦ.

Даже существующая на данный момент нормативная база, во многом позволяет выполнить всё, вышеперечисленное. Достаточно внести незначительные корректировки. Нужна только добрая воля соответствующих руководителей. В данный момент под разными предлогами они активно сопротивляются даже тому, что уже разрешено законом.

Главное, что необходимо - это чтобы руководители Минтранса и Росавиации перестали лицемерить, что ограничивая деятельность негосударственных АУЦ и частных инструкторов, усложняя выдачу СЛГ, издавая невыполнимые и противоречащие друг другу ФАП-ы, которые позволяют бесконечно отказывать гражданам, они заботятся о безопасности полётов в АОН.

Сегодня только ленивый не пинает АОН. Минтранс, Росавиация, Прокуратура, Ространснадзор, МВД, ФСБ, все стараются максимально ограничить деятельность АОН т.к. она всем только мешает. Ужесточаются наказания за нарушения. Суды, в большинстве случаев, занимают сторону госструктур. СМИ однобоко освещают происшествия,

раздувают жареные факты и формируют негативное общественное мнение. Вся государственная машина наваливается на несчастного пилота, чтобы наказать, посадить, оштрафовать, конфисковать ЛА. А вина его только в том, что ему специально создали условия, когда нет возможности отучиться и безопасно летать в рамках правового поля. Вместо противодействия, надо активно заниматься системой подготовки пилотов, безопасностью полетов и развитием АОН.

Травля АОН, закрытие АУЦ, массовое лишение пилотских свидетельств коммерческих и частных пилотов началось после катастрофы Боинга-737 17.11.2013г. в Казани. Не желая отвечать за свои системные ошибки, Росавиация нашла самый простой способ – свалить всё на плохую подготовку пилотов в АУЦ и закрыть их все. Самолетами, потерпевшими катастрофы в Перми (14.09.2008г. Боинг-737, КВС - Краснокутское ГУГА, СП ГУГА), в Петрозаводске (20.06.2011, Ту-134, КВС - Сасовское ЛУ ГА), Ярославле (7.09.2011г. Як-42, КВС - Сасовское ЛУ ГА, СП ГУГА), Внуково (29.12.2012 г. Ту-204, КВС - Краснокутское ЛУ ГА), Тюмени (01.04.2012г., Ан-72, КВС - Ульяновское ВАУ ГА), Алма-Ате (29.01.2013, CRJ-200, КВС - Бугурусланское ГУ ГА) управляли выпускники государственных летных училищ. Давайте закроем все эти училища. Командир разбившегося в Ростове Боинга-737 – выпускник Авиационной академии Оксфорда, считающейся одним из лучших в мире учебным заведением для пилотов. Будем закрывать Авиационную академию Оксфорда? Причины этих катастроф гораздо глубже, чем плохая подготовка и недоученность экипажей.

Во всём мире подготовка частных пилотов это прерогатива частных АУЦ. Сегодня гражданам РФ предлагают обучиться на частного пилота с выдачей документа национального или международного образца учебные заведения Беларуси, Украины, республик Прибалтики, любые страны Европы, США. Везде система подготовки частных пилотов поставлена на поток, нормально функционирует, удовлетворяет потребности граждан и приносит прибыль государству. Только в РФ, борясь за безопасность полетов ответственные ведомства лишают граждан возможности законно летать.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. Список АУЦ от 14.03.2016 с анализом возможности обучения на PPL.
2. Анализ выданных PPL нового образца с февраля 2014 года.
3. Примеры необоснованных отказов Росавиации заявителям.