Сертификация и поддержание летной годности ВС, используемых для выполнения нерегулярных воздушных перевозок (аэротакси), авиационных работ и оказания авиационных услуг.

Необходимо достижение определенности с вопросом классификации: типовые – не типовые ВС. Предлагаю ввести категорию: «Легкие типовые ВС, используемые для полетов в личных (корпоративных) целях».

В связи с этим, изменить ФАП-118, расширив область его применения: сертификация ЕЭВС и типовых легких ВС, используемых в личных (корпоративных) целях.

Таким образом можно будет:

1. навести порядок и положить конец «инсинуациям» Росавиации по разрешению, или запрещению регистрации типовых ВС под видом ЕЭВС.
2. получить легальную возможность частным владельцам регистрировать и обслуживать легкие типовые ВС по упрощенным требованиям.

Т.е. легкие типовые ВС можно будет изначально регистрировать как:

- типовые ВС, или
- типовые ВС для использования в личных (корпоративных) целях.

Создание упрощенной системы требований к ЛГ и ТО типовых легких ВС, используемых для личных целей (аналогия – личный «типовой» автомобильный транспорт). Использовать упрощенный порядок для получения и продления ЛГ, утверждения программы ТО, выполнению ДЛГ, требований к персоналу, допускаемому к ТО таких ВС.

Содержание нормы для владельцев типовых ВС, сертифицированных для частных целей, о том, что, как и для ЕЭВС, коммерческая перевозка пассажиров на таких ВС – запрещена.

Разрешены: авиаработы, демонстрационные полеты, перевозка грузов и почты.

Для выполнения коммерческих полетов с пассажирами необходимо перевести данное ВС в типовое ВС.

Признание в РФ зарубежных Сертификатов Типа ВС иностранного производства. Необходимо создание соответствующей процедуры в ГА РФ (существует международная практика всех других стран, включая СНГ). Технически и юридически данная процедура довольно проста, т.к. в сертификации конструкции ВС, в том числе, в ГА РФ и так приняты за основу FAR-23, FAR-25 и т.д. Громоздкая процедура сертификации типа ВС в России по настоящий момент используется больше как политический инструмент «защиты рынка».

Требования к инженерно-техническому персоналу:

1. Выполнение ТО ЕЭВС и типовых ВС для частного использования:
 - персонал с допуском к ТО ВС (в том числе – пилот);
 - оформление выполненного ТО и полная ответственность по номеру лицензии ИТС (личное клеймо);
 - Но! Есть виды работ, которые необходимо выполнять в сертифицированных организациях ТОиР по договору (проверки приборного оборудования, вес, центровка, нивелировка, ремонт, и т.д.)

2. Выполнение ТО типовых ВС:

- на месте базирования ВС выполнение ТО до Ф-300ч (или аналог, не включая), сертифицированным ИТП, который имеет:

а) допуск В1,6 на любой аналогичный тип ВС (или ЕЭВС);

б) прошел и оформил стажировку в сертифицированной организации ТОиР по данному типу ВС на формы ТО до Ф-300 (при отсутствии сертифицированных на тип организаций ТОиР, прохождение стажировки у специалиста с допуском/опытом обслуживания, в том числе – в качестве ЕЭВС);

- формы ТО от Ф-300 и выше выполняются в сертифицированной организации ТОиР.

Данная организация ТОиР выполняет сопровождение экземпляра ВС по ДЛГ и СБ, ревизиям программы ТО, получению информации и сервисных писем от производителя и т.д.

Подготовка персонала:

- признание сертификатов и стажировки на Тип ВС, полученных в зарубежных Центрах, (имеется в виду – без выполнения требования сертификации данных центров по ФАП-289);

- признание сертификатов организаций ТОиР по FAR/ Part – 145 (имеется в виду – без выполнения требования сертификации данных центров по ФАП-285);

- изменение ФАП-289 (должны главенствовать не требования к образованию, а требования к профподготовке и использованию опытных, квалифицированных преподавателей, способных обучить практическим навыкам, знаниям и умению и способным передать свой опыт курсантам).

ФАП-289 в приложениях должен содержать типовые программы, чтобы исключить возможность злоупотреблений и создания препятствий в сертификации АУЦ со стороны Росавиации.

Вместе со сдачей теоретических тестов в Росавиации, пилоты, при первоначальном получении пилотского свидетельства, должны проходить проверку пилота-экзаменатора (или инспектора) от Росавиации, который проверяет реальные навыки пилотирования. Таким образом, можно будет прекратить практику отзыва задним числом лицензий пилотов под предлогом «неправомерно оформленных свидетельств», т.к. теперь Росавиация будет нести солидарную ответственность (как ГАИ).

- Законодательно дать возможность получать свидетельства пилотов ГА РФ по выше указанной упрощенной процедуре:

1. пилотам с зарубежным свидетельством и валидацией,

2. пилотам ДОСААФ,

3. военным пилотам, ушедшим в запас,

4. пилотам, прошедшим индивидуальную подготовку с пилотом-инструктором,

принцип проверки на: знает, умеет.