

Полеты на планерах отличаются одной особенностью, в отличие от полетов моторного полета: чтобы пролететь маршрут, иногда по одному необходимо в пять раз большее расстояние, чем сам маршрут. Это связано с тем, что планер должен набрать высоту в одном восходящем потоке чтобы бы долететь до следующего и так, «от горки до горки» планер строит движение вперед.

В Российской Федерации есть два известных планериста, пролетевшие в одиночку маршрут свыше 500 километров. Тем самым выполнив критерии награждения нагрудным знаком «За дальний перелет».

Первый спортсмен – это Евгений Бурмистров, пролетевший по генеральному маршруту 501 километр. Второй спортсмен, пролетевший 550 километров, это Виталий Галайчук.

Узнав, что оба спортсмена находятся на спортивных сборах во Владикавказе, участники Крымской станицы организовали экспедицию на юг страны с важной миссией - вручить знак признания летного мастерства выдающимся спортсменам современности.

Маршрут делегации пролегал через горы Кавказа, где погода редко давала возможность спокойно лететь вперед - низкая облачность, сильный ветер частенько проверял мастерство экипажа.

ДАЛЬНИЙ ПЕРЕЛЕТ

Нагрудным знаком награждаются члены летных экипажей, пролетевшие на СВС и ЛВС в составе экипажа 1 человек минимум 500 км, в составе двух человек минимум 1000 км.

Перелет может быть многодневным, но без ежедневного возвращения и вылета в одну точку.
Год учреждения знака 2019.



На фото: Начальник Владикавказского АСК Руслан Козырев вручает нагрудный знак Виктору Галайчуку.

Полет от поселка Псебай через город Кисловодск и до Владикавказа выполнялся в полном соответствии с требованиями ОрВД: подавался план полета через ресурс авиаспортеестра, велась двухсторонняя радиосвязь с диспетчерами. Хочется в этом ключе отметить великолепную работу со-

трудников ОрВД, которые выполнили свою работу корректно и на высоком профессиональном уровне.

Теплый и радушный прием на площадке Мирных организовал Дмитрий Цыгурев (в этом году ставший номинантом «Пилот-инструктор 2022»). Его личные и профессиональные качества настолько высоки, что каждый раз мы улетаем от него с желанием поскорее вернуться вновь.

Владикавказский АСК покорил участников экспедиции своей авиационной культурой, добрым отношением и, если бы не ограничения по времени возвращения домой, мы бы...

Начальник АСК Руслан Зелимханович Козырев произвел на всех участников экспедиции огромное впечатление своим человеческим отношением, профессиональной работой руководителя и настоящего патриота своей страны.

Будучи во Владикавказе, мы воспользовались уникальной возможностью полетать на планерах в горах и выполнить маршрутный полет в Гудермес.

В 2022 году нагрудным знаком «За дальний перелет» удостоены пилоты моторного полета Максим Синенко и Игорь Коновалов.

Инициатива вручения награды заслуженным мастерам спорта - выразить почтение людям, занимающимся спортом в таком почтенном возрасте и дать наглядный пример молодежи как можно и нужно вести здоровый образ жизни.



МАЭСТРО ПИЛОТ

Нагрудным знаком «Маэстро пилот» награждаются спортсмены, выполнившие сразу три критерия:
- возраст полных 60 лет;
- участник соревнований;
- выполнено минимум одно упражнение на этом соревновании с результатом отличным от нуля.
Год учреждения знака 2021.



На фото слева направо:
Алексей Цыгуря, Руслан Козырев,
Александр Темляк, Максим Синенко,
Владимир Коваль.

Инициатива вручения награды заслуженным мастерам спорта - выразить почтение людям, занимающимся спортом в таком почтенном возрасте и дать наглядный пример молодежи как можно и нужно вести здоровый образ жизни.

В этом году награда нашла своего героя и заслуженного нагрудный знак «Маэстро пилот» был вручен выдающемуся подвижнику сверхлегкой авиации Виктору Михайловичу Ткачуку. Не смо-

да Евпатория, Владимир Гак. В 2019 году он в спортивной дисциплине «Микросамолет 2» стал Чемпионом России!

Всего за период основания знака по настоящее время награждены следующие спортсмены: Абрамов Сергей, Педченко Николай, Григорьев Анатолий, Владимир Валягин, Владимир Гак, Владимир Мысценко, Сергей Белозеров, Сергей Белорусов, Виктор Ткачук, Анатолий Скороваров.



На фото: Мастер Виктор Ткачук.



На фото: Мастер Владимир Гак.

ИНСТРУКТОР 2022

Авиаспортеестр с целью поддержки и стимулирования развития авиации общего назначения проводит ежегодную номинацию «Инструктор года».

Награждаются все претенденты, выполнившие критерий отбора: в течение календарного года

выпустить самостоятельно минимум одного курсанта.

Дмитрий Цыгурев из города Лермонтов подготовил и выпустил самостоятельно Евгения Селиванова на сверхлегком воздушном судне с балансирным управлением типа «дельтаплан».



На фото: Дмитрий Цыгурев.

ПРЕАМБУЛА

Инициатива установления Рекорда имеет цель повышение спортивного летного мастерства экипажей воздушных судов и признание лучшего итогового результата для данных условий выполнения.

По состоянию на момент учреждения настоящей инициативы, на планете Земля Солнечной системы галактики Млечный путь не объявлено инициатив установления Рекорда точности по указанным параметрам. Конфликта с другими правообладателями нет.

Инициатива учреждена Ковалем Владимиром Владимировичем 1 ноября 2019 года.

Сайт Рекорда: aviaskrym.ru



РЕКОРД ТОЧНОСТИ
посадки моторного пилотируемого воздушного судна с максимальной взлетной массой (MTOW) до 650 кг
включительно, с выключенной силовой установкой за тридцать попыток.

ДЕЙСТВУЮЩИЕ РЕКОРДЫ В СПОРТИВНЫХ ДИСЦИПЛИНАХ И АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД СРЕДИ ВСЕХ ДИСЦИПЛИН ПО СОСТОЯНИЮ НА 10 ОКТЯБРЯ 2022 ГОДА:



Николай Педченко/Дмитрий Ляков
«АВТОЖИР»
Рекорд установлен 16.09.2020г.
2 очка за 5 попыток



Алексей Цыгуря/Юрий Ващатко
«МИКРОСАМОЛЕН 2»
Рекорд установлен 20.05.2020г.
46 очков за 10 попыток



Михаил Каберов / Александр Аршинов
«ПАРАПЛАН»
Рекорд установлен 16.09.2020г.
162 очка за 22 попытки



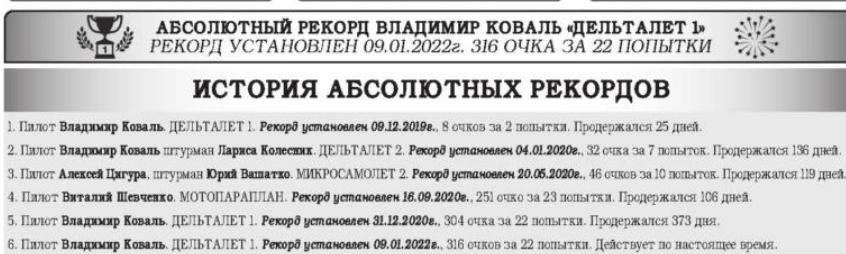
Виталий Шевченко
«МОТОПАРАПЛАН»
Рекорд установлен 16.09.2020г.
251 очко за 23 попытки



Владимир Коваль / Лариса Колесник
«ДЕЛЬТАЛЕНТ 2»
Рекорд установлен 04.01.2020г.
32 очка за 7 попыток



Владимир Коваль «ДЕЛЬТАЛЕНТ 1»
Рекорд продлен 09.01.2022г.
316 очков за 22 попытки
судья Александр Темляк



АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД ВЛАДИМИР КОВАЛЬ «ДЕЛЬТАЛЕНТ 1»

РЕКОРД УСТАНОВЛЕН 09.01.2022г. 316 ОЧКА ЗА 22 ПОПЫТКИ



Сергей Лукьянов
«ПАРАПЛАН»
Рекорд установлен 12.04.2021г.
22 очка за 9 попыток

ИСТОРИЯ АБСОЛЮТНЫХ РЕКОРДОВ

- Пилот Владимир Коваль. ДЕЛЬТАЛЕНТ 1. Рекорд установлен 09.12.2019г., 8 очков за 2 попытки. Продолжался 25 дней.
- Пилот Владимир Коваль. штурман Лариса Колесник. ДЕЛЬТАЛЕНТ 2. Рекорд установлен 04.01.2020г., 32 очка за 7 попыток. Продолжался 136 дней.
- Пилот Алексей Цыгуря. штурман Юрий Ващатко. МИКРОСАМОЛЕН 2. Рекорд установлен 20.05.2020г., 46 очков за 10 попыток. Продолжался 119 дней.
- Пилот Виталий Шевченко. МОТОПАРАПЛАН. Рекорд установлен 16.09.2020г., 251 очко за 23 попытки. Продолжался 106 дней.
- Пилот Владимир Коваль. ДЕЛЬТАЛЕНТ 1. Рекорд установлен 31.12.2020г., 304 очка за 22 попытки. Продолжался 373 дня.
- Пилот Владимир Коваль. ДЕЛЬТАЛЕНТ 1. Рекорд установлен 09.01.2022г., 316 очков за 22 попытки. Действует по настоящее время.



ЧЕМПИОНАТ ГОРОДА СЕВАСТОПОЛЬ



23 мая 2021 года на территории поселка Кача впервые в истории был проведен Чемпионат города Севастополь в мотор-

ных дисциплинах спорта сверхлегкой авиации.

Мероприятие проводилось при активном содействии администрации Качинского муниципального округа города Севастополь в лице главы Герасима Николая Михайловича на посадочной площадке Романтик. Непосредственным организатором выступила федерация СЛА г Севастополь в лице Олега Николаевича Мельникова.

Чемпионат был посвящен памяти выдающегося пилота сверхлегкой авиации Леонида Ермолова.



28 сентября 2021 года на посадочной площадке Романтик Качинского МО города Севастополь впервые в истории моторного полета СЛА проведен Чемпионат Южного федерального округа. Активная поддержка государственной администрации в лице Герасима Н.М. и Управления по делам молодежи и спорта города Севастополь стали залогом успешного проведения мероприятия Севастопольской Федерации



На фото: Дмитрий Цыбуров, Владимир Капацкин, Анатолий Скороваров.

ПРИЗЕРЫ ЮФО:

МОТОПАРАПЛАН:

1 место - Франц Фризен;

ПАРАЛЕТ 1:

1 место - Сергей Лукьянов;

2 место - Игорь Коновалов;

3 место - Вячеслав Пономаренко;

МИКРОСАМОЛЕНТ 2:

1 место - Григорьев Анатолий, Кучина Ольга;

2 место - Ищенко Владимир, Генов Владислав;

ДЕЛЬТАЛЕТ 2:

1 место - Василий Липецкий, Селиванов Евгений;

2 место - Валягин Владимир, Вишатко Юрий;

ДЕЛЬТАЛЕТ 1:

1 место - Анатолий Скороваров.

Чемпионат ЮФО был посвящен памяти величайшего спортсмена современности, двухкратного чемпиона мира. Мастера спорта международного класса спорта сверхлегкой авиации Максима Бикторовича Семенова.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ 2019

Впервые за всю долгую историю моторного полета сверхлегкой авиации, высшее соревнование страны в спортивных дисциплинах «дельтаплан 1», «дельтаплан 2», «микросамолет 1», «микросамолет 2», «автожир», проведено на территории Крыма.

Узун-Сырт – это историческое место, авиационная меека свободного полета, место уникального исследовательского центра ЦАГИ, место проведения первых слетов и спортивных сборов первых дельтапланерных команд СССР, но до 2019 года на территории Крыма высшего соревнования моторного полета в выше названных спортивных дисциплинах не проводилось. По крайней мере, в распоряжении музея свободного полета, что расположен в городе Феодосия, нет документов, подтверждающих обратное.

И так, на майские праздники 2019 года в долине Кара-Гоз Республики Крым собралась вся элита Российского спорта сверхлегкой авиации: многократные победители, призеры и участники Чемпионатов Мира и Европы Альфия и Максим Семеновы, Андрей Щеколдин, Константин Лужецкий, Алексей Ситников, Юрий Семенов, Дмитрий Крючков, Юрий Бушуев.

Гостей полуострова встречали лучшие пилоты Республики: Владимир Гак, Мария Гимадиева, Алексей Цигура, Сергей Черняков, Александр Мусийко, Владимир Валягин. Впервые в истории российского спорта сверхлегкой авиации за звание Чемпиона России боролись четыре экипажа в спортивной дисциплине «автожир».

Впервые за долгие годы, в одноместных дельтапланах собран кворум и сформирован отдельный женский зачет. Однинадцать субъектов Российской Федерации претендовали на почетный титул лучшей команды страны.

Судейство соревнования обеспечивала бригада спортивных судей из Владимирской, Тульской областей и Республики Крым.

В общем, знаменательное событие в жизни полуострова и всей страны обещало быть захватывающим.

Соревнование проходило в достаточно напряженном темпе – по три упражнения в день, в переменных метеорологических условиях. В среднем, в летний день экипажи проводили по три с половиной часа в воздухе. Не обошлось и без вынужденных посадок на маришрутах. Но спортсмены настойчиво боролись за высокий результат.

Автожир. Имея большой международный опыт участия, современную авиационную технику, псковский экипаж Константина Лужецкого и Алексея Ситникова уверенно занял итоговое первое место.

Второе место занял экипаж Кирилла Бодрова и Дениса Магдева из Псковской области.

Третье место с небольшим отрывом занял экипаж Николая Педченко и Александра Рассолова из Краснодара.

По техническим причинам опытный экипаж

Юрия Семенова и Айрата Максадова из Республики Башкортостан выбыл из борьбы, до крайнего дня соревнования пытаясь настроить свой автожир.



Слева направо: Дмитрий Шестаков, Сергей Сивлевич, Елена Бобкова, Владимир Коваль, Сергей Лукьянов, Илья Герман, Олег Осипов.



Юрий Бушуев, Геннадий Коваленко, Леонид Ермолов, Кирилл Кизим.



Денис Магдев, Кирилл Бодров, Константин Лужецкий, Алексей Ситников, Александр Рассолов, Николай Педченко.



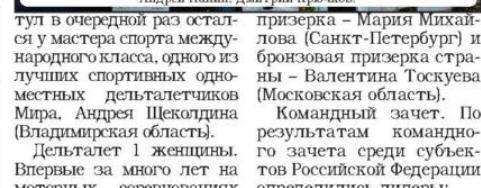
Сергей Черняков и Юрий Вишатко, Валентина Тослеева, Мария Гимадиева, Мария Михайлова.



Иван Елопов, Андрей Щеколдин, Анатолий Скороваров.



Иван Ильин, Альфия Семенова, Максим Семенов, Андрей Панин, Дмитрий Крючков.



призерка – Мария Михайлова (Санкт-Петербург) и бронзовая призерка страны – Валентина Тослеева (Московская область).

Командный зачет. По результатам командного зачета среди субъектов Российской Федерации определились лидеры:

бронза у команды Псковской области (председатель региональной федерации Федор Постнов), серебро у Тульской области (председатель региональной федерации Иван Ильин), лучшая команда страны 2019 года – команда Республики Крым (председатель региональной федерации Владимир Коваль).

Исторические события авиационной спортивной жизни страны прошли на территории полуострова. Возможно, сейчас трудно оценить их значение, но пройдет время, и мы с гордостью сможем сказать, что были участниками этого великого действия!

ПОСВЯЩАЕТСЯ МОИМ ИНСТРУКТОРАМ

ПОЛЕТЫ НА ДЕЛЬТАЛЕТЕ



На фото: Сергей Плотников.

В 2011 году я вдруг понял, что жизнь у меня какая-то скучная, и поскольку здоровье у меня было, мне вдруг захотелось получить корочки пилота дельтаплана, потом купить его и начать зарабатывать деньги за счет покатушек или химии.

Вот с этой целью я нашел через интернет своего давнего знакомого из академии Жуковского Василия Ивановича Лопатина, кандидата наук, который еще и на дельтаплане летал много лет. Он дал мне телефон и почту самого именного дельтапланщика России Андрея Кареткина и тот приспал мне свои конспекты по подготовке к полетам. Я всю зиму готовился теоретически, а когда наступило лето 2012, то напросился в ученики к инструктору из Феодосии для первоначальной практики.

Это был известный в Крыму и довольно опытный пилот Евгений Тимашевский. Забегая вперед, скажу, что Евгений дал мне все азы полета. Я ему до сих пор благодарен за это. Инструктор он от Бога.

На машине я доехал из Крыма до Москвы, позвонил Лопатину, и он мне предложил на выбор три кандидатуры инструкторов. Все были с регалиями, но я интуитивно выбрал Михаила Георгиевича Новикова, полковника ВВС в запасе. В прошлом он был в течение 13 лет летчиком-инструктором в Тамбовском летном училище, очень простой в общении, замечательный человек.

Теперь расскажу о своих полетах.

По договоренности с Лопатиным, который в то время был преподавателем авиационного учебного центра «Размах крыльев», я был зачислен слушателем в этот центр, экстерном сдал теорию и, как положено, обизан был налетать 25 часов со штатным инструктором в лице Новикова. Его дельтаплан МД-20 находился в Монино, причем в непосредственной близости, в метрах 200, буквально от исторически знаменитого

аэродрома Монино, с которого в винту взлетали самолеты, а сейчас используют как базу хранения всех типов самолетов, которые летали в СССР!

Полеты начались прямо в первый же день и начались они, не поверите, с курьеза, причем весьма опасного. Приехали мы после обеда в Монино, собрали дельтаплан и взлетели прямо над историческими самолетами, ушли на так называемые учебные аэродромы в 10 км. Аэродром называть это сложно, т.к. это было просто поле с дорожкой посередине. И вот мы сделали где-то штук 10 заходов на посадку, как начало темнеть. Собрались перелетать назад, как вдруг выяснилось, что сдох аккумулятор, двигатель не запускается.

А темнеть быстро. Блин, что делать?

Остаться заночевать или попытаться найти на трассе машину, чтобы прикурить от аккумулятора. Я побежал останавливать все машины подряд в течении получаса, но тщетно и уже в последний момент вдруг едет неизвестный Москвич-412, в нем пожилые супруги из Тулы. Что удивительно, у них еще и «усы» для прикуривания есть. Заехали они прямо на поле к дельтаплану, и мы прикурили запущены двигатель.

Приземлялись уже в сплошной темноте, но поскольку инструктор был опытный, все прошло благополучно. Этот первый летний день мне запомнился.

Дальше все было по заранее намеченному плану. Конвойерный взлет-посадки, отключение двигателя в воздухе, посадка без него, ну и масса других упражнений по утвержденной программе. В конце концов, меня допустили уже к самостоятельным полетам, и я уже все то же самое делал сам. Самое сложное началось в конце, когда стали выполнять маршрутные полеты на дельтаплане «Поиск-6».

Надо было изначально из Монино долететь до аэродрома Северка под Воскресенском с промежуточ-

ной посадкой на полянку в лесу. Заходим мы на эту полянку, я управляю. Вот уже касаюсь земли и тут, я гляжу, у мне двигатель не хочет сбрасывать обороты и работает на максимуме. Дельтаплан несется по этому полю в самый конец. Блин, я на тормоз жму, а он не реагирует, потому что винт работает на максимуме. Мама дорогая, что делать? И в последнюю секунду, инструктор как закричит: «Вырубай зажигание!». Ну я это зажигание выключил, остановился, и он меня, как следует по-русски, еще отругал, что вовремя газ не сбросил. Не стали разбираться почему, немного отдохнули и полетели дальше.

Сели в Северку штатно, но потом на обратном пути на промежуточной площадке, опять двигатель забархлил точно также. Ну я уже знал, что делать и сразу выключил зажигание, инструктор даже и не заметил ничего, прилетели обратно, все нормально. На следующий день Георгиевич стал ковыряться в двигателе, а потом вдруг говорит: «А ты знаешь, я зря тебя вчера ругал. Я нашел причину, почему газ не сбрасывался. Отслоился изнутри резиновый трубопровод, и я уже все починил». Мне же было очень приятно осознать, что в сложной ситуации я преодолевал преподынку к летному происшествию.

В заключительный день мы сделали перелет из Монино в Переславль-Залесский. По прямой это 106 км. Для дельтаплана это не мало. Ну так требовалось по программе обучения. Летели туда час с гаком, обратно ровно один час, так как попутный ветер был. Все штатно, но вот замерз я там как цуцик, хотя был август.

Незабываемое вообще-то были полеты. На всю жизнь они мне запомнились.

Потом мы вместе с Георгиевичем посетили авиашоу в Жуковском, посвященное 100-летию ВВС России, потом 2 дня оформляли документы. Он мне написал хвалебные характеристики. Ну короче, сделали все как надо, и спустя пару месяцев, я получил по почте, долгожданное удостоверение пилота сверхлегкого воздушного судна, тип - дельтаплан.

Постскриптум. К сожалению, мой инструктор Михаил Георгиевич Новиков, испытывая дельтаплан кустарного изготовления, погиб в 2016 году. Вечная ему память...

А Евгений Тимашевский продолжает летать на следующее утро, из-за

ходиться... документы, подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья.

Однако, требования ФАП «Медицинское освидетельствование летного состава... гражданской авиации» распространяется исключительно лиц, являющихся обладателями Свидетельства авиационного персонала. При этом экипажам ВС массой кон-

струкции до 115 килограмм Свидетельство авиационного персонала не требуется.

Соответственно, для пилотов СВС массой конструкции до 115 килограмм будет достаточным любого медицинского документа, подтверждающего соответствие состояния здоровья.

Требование к такому документу для пилотов СВС МК до 115 кг законодательством не

установлено, есть только требования к состоянию здоровья для обладателей Свидетельства авиационного персонала.

Так как я сторонник линии спорта, то рекомендую обладателям спортивных разрядов и званий иметь Медицинское заключение своего спортивного диспансера.

Объясню, почему:

- Вы имеете засчетную книжку

РАССКАЗ ПИЛОТА ХИМИКА



На фото: Владимир Валягин.

рано начавшейся термической, которая не позволяет производить агрохимические работы методом УМО в связи с высокой температурой окружающей среды.

Вечером моя brigada за-правщиков, из местных жителей, стала уговаривать меня сделать этот вылет до захода солнца, мотивируя это тем, что они уже устали вставать каждое утро в четыре часа, чтобы в 4:30 я уже был в воздухе.

Погода была неустойчивая, было видно, что кое-где идут местные дожди, но сила ветра и температура позволяли сделать этот вылет. В общем, уговаривали они меня и я, заправившись и получив согласие агронома на этот вылет, поскольку все химикаты может смыть после дождя, прямо с ТОКА, где мы базировались.

Стояло тихое ранее утро, часы пять, солнце только начало подниматься из-за горизонта. Как обычно, в это время, я уже в воздухе. Работаю над узким, длинным полем, один край которого упирается в широкую асфальтированную дорогу с редкой растительностью по обочинам. Вдоль поля, по краям, растительность довольно густая и достаточно высокая. На пересечении поля с дорогой расстелился километров в пяти села. Самы же заправщики на земном транспорте поехали за мной, чтобы привезти мне воду для промывки химаппаратуры после окончания работ.

Подлетаю к полю, с ходу захожу на первый гон, начинаю обрабатывать краевые. На очередном гоне вижу, что у меня

говорили мне потом – думали, что тебя перевернет, настолько сильные были порывы ветра.

Я действительно прочувствовал, насколько неприятно попасть в шквал в воздухе, когда твой летательный аппарат, который только что тебя прекрасно слушался, теперь вдруг летит не туда, куда ты хочешь, а как пушинка по ветру, постоянно меняя свое положение в пространстве или как упавший с дерева листок, находящийся в потоке бурной горной речки.

Но, к счастью, между шквалами, оказывается, еще существуют какие-то временные промежутки. В общем, продолжаю бороться, делаю очередной заход. В голове лишь одна мысль – только бы не заглох двигатель, ведь капота на двигателе нет, залет пропода и тогда посадка на мокрую пашню, а это 100 % капотирование, со всеми вытекающими последствиями.

Очередной подход к этой узкой блестящей полоске асфальта, закончился аналогично прежнему. В общем, поплы, ношу по воздуху, как ужаленный, пытаюсь снова и снова полосу разглядеть. Ведь на дельтаплане фортока не закрывается, и дворники не работают.

И все-таки ставя болту, с третьей попытки я все же сел на эту, очень желанную, полосу. Только остановился, и дождь сразу прократился. Стена дождя, громыхая и сверкая молниями, ушла куда-то дальше.

Сижу весь мокрый на скамье, с крыла ручейками воды стекают, природа радуется нахлынувшему потоку озона после грозового ливня, но птицы почему-то молчат, видимо с перепугу. Сижу и думаю: «Так что же это было? Ты, (т.е.) Я старый дурак, которому, с налетом более полутора тысяч часов на химики, опыта вроде не занимать, но все же умудрился влезть в такую ж...» (мягко говоря, не-приятность). И сразу же вспомнился утренний случай с перепуганным до не-приличия от неожиданности мужиком. Ага, думаю, пожелал мне все-таки...

Вот такое вот приключилось!

Ноябрь 2018г.
Валягин В.А.



ВЛЭК ДО 115

Статья не о возрасте, а о членах летных экипажей воздушных судов массой конструкции до 115 килограмм.

Согласно ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», пункт 2.20. «При полете в целях АОН, на борту воздушных судов должны на-

ходиться... документы, подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья.»

Однако, требования ФАП «Медицинское освидетельствование летного состава... гражданской авиации» распространяются исключительно лиц, являющихся обладателями Свидетельства авиационного персонала.

При этом экипажам ВС массой кон-

струкции до 115 килограмм Свидетельство авиационного персонала не требуется.

Соответственно, для пилотов СВС массой конструкции до 115 килограмм будет достаточным любого медицинского документа, подтверждающего соответствие состояния здоровья.

Требование к такому документу для пилотов СВС МК до 115 кг законодательством не

установлено, есть только требования к состоянию здоровья для обладателей Свидетельства авиационного персонала.

Так как я сторонник линии спорта, то рекомендую обладателям спортивных разрядов и званий иметь Медицинское заключение своего спортивного диспансера.

Объясню, почему:

- Вы имеете засчетную книжку