**Премьер-Министру**

**Республики Казахстан**

**МАМИНУ А.У.**

**Уважаемый Аскар Узакпаевич!**

В настоящее время обучение и первоначальную летную подготовку пилотов для гражданской авиации Республики Казахстан осуществляет АО «Академия Гражданской авиации» (далее – ВУЗ), пакет акций которого принадлежит государству. Финансирование обучения и первоначальной летной подготовки пилотов производится по государственному заказу – т.е. на бюджетные средства, а также небольшим количеством частных заказчиков.

После череды тяжелых авиационных происшествий был проведен анализ системы обучения и первоначальной летной подготовки пилотов для нужд гражданской авиации Казахстана в стенах ВУЗа, который показал наличие серьезных недостатков, угрожающих безопасности полетов и авиационной безопасности, а также коррупционных рисков.

Из всех привлекаемых ВУЗом средств, не более 10% расходуются на академическое образование, а оставшиеся предназначаются для финансирования первоначальной летной подготовки (т.е. летной практики) на реальных учебно-тренировочных воздушных судах под руководством пилотов-инструкторов. Владельцами и эксплуатантами почти всех указанных воздушных судов являются небольшие частные учебно-тренировочные центры, имеющие необходимые сертификаты на выполнение авиационных работ, с которыми ВУЗ заключает соответствующие договоры на первоначальную летную подготовку пилотов-курсантов (т.е. студентов ВУЗа) на их воздушных судах и под руководством их же пилотов-инструкторов. Другими словами, сам ВУЗ первоначальную летную подготовку пилотам-курсантам не дает, а лишь распределяет их группами по частным учебно-тренировочным центрам – по 5-20 человек. При этом каких-либо открытых конкурсов или тендеров на данную работу среди частных учебно-тренировочных центров, как правило, не проводится.

Таким образом, вместе со студентами государственного ВУЗа производится и распределение в пользу частных учебно-тренировочных центров финансовых средств, выделенных государством или полученных в частном порядке для первоначальной летной подготовки пилотов-курсантов на реальных учебно-тренировочных воздушных судах.

Распределение государственных финансовых средств, тем более без конкурсных или тендерных процедур, является зоной повышенных коррупционных рисков, которые в данном случае реализуются при проведении первоначальной летной подготовки пилотов-курсантов (студентов ВУЗа) с привлечением и участием частных учебно-тренировочных центров.

Далее, частные учебно-тренировочные центры, по которым коррупционные риски реализовались, вынуждены экономить на всем – и в первую очередь на мерах по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности. Например, при выполнении полетов используется дешевый автомобильный бензин вместо сертифицированного авиационного топлива, не получают сведения о метеорологической обстановке в районе полетов, техническое обслуживание воздушных судов проводится с привлечением самих же пилотов-курсантов, не производится необходимое страхование ответственности эксплуатанта, привлекаются неопытные пилоты-инструкторы, полеты выполняются на сверхлегких воздушных судах массой не более 500-700 килограмм, а не на самолетах массой более 1200 килограмм (как того требуют документы ИКАО), используются аэродромы, непригодные для учебно-тренировочных полетов и т.п. Все это является угрозами и рисками, снижающими уровень безопасности полетов в Республике Казахстан, и в результате получаем аварии и катастрофы.

Например, расследование авиакатастрофы, произошедшей в августе 2017 года в Алматинской области, показало игнорирование пилотом-инструктором и эксплуатантом требований о своевременном и полном получении метеорологической информации в районе полетов, за которую нужно платить определенную стоимость в РГП «Казаэронавигация». Погода в тот день в районе полетов была нелётная, и следовало прекратить полеты. Но этого не было сделано, в итоге произошла авиакатастрофа, в которой погибли пилот-инструктор и 20-летний курсант. Помимо этого, были выявлены другие нарушения – такие как использование горного аэродрома для учебных полетов, отсутствие нормативно-правового обеспечения учебных полетов, фальсификации сведений по подготовке пилотов-инструкторов и т.д. Также хотел привести следующий факт: семья погибшего в 2017 году пилота-курсанта получила страховку в размере всего 500 тысяч тенге.

Другой пример: в июле 2017 года в Южно-Казахстнской области произошла авария, которая была вызвана недисциплинированностью пилота-курсанта, который выполнял полет на низких высотах и с огибанием рельефа местности. В итоге – самолет разбит, благо сам курсант остался жив.

В апреле 2019 года произошла катастрофа с учебным самолетом в Карагандинской области, в которой погибли курсант и пилот-инструктор. Расследование еще продолжается, но тот факт, что у курсанта налет на данном самолете был больше, чем у пилота-инструктора, является следствием низкого уровня в обеспечении безопасности полетов.

Перечисленные выше примеры указывают на наличие серьезных проблем в обучении и первичной подготовке пилотов для нужд гражданской авиации страны.

Более того, деятельность Академии сопровождается непрерывными скандалами и обвинениями в некачественной или вообще фиктивной подготовке пилотов и других авиационных специалистов гражданской авиации. Достоверно установлено, что будущим пилотам и инженерам гражданской авиации в стенах ВУЗа разрешается проходить дистанционное обучение.

Несмотря на все эти безобразия, Академия гражданской авиации запрашивает дополнительно 76 миллиардов бюджетных тенге якобы для повышения уровня подготовки авиационных специалистов.

В этой связи, предлагается обучение и подготовку студентов по специальностям «летная эксплуатация воздушного транспорта» (т.е. пилотов) для нужд отрасли гражданской авиации в АО «Академия гражданской авиации» прекратить с последующей передачей данных функций в Военный институт Сил воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан имени Т. Бегельдинова (далее – ВИ СВО ВС РК), в котором производится обучение и подготовка пилотов и других авиационных специалистов для нужд Вооруженных Сил Республики Казахстан. Более того, ВИ СВО ВС РК является правопреемником знаменитого Актюбинского высшего летного училища гражданской авиации, которое готовило пилотов для отрасли гражданской авиации всего Советского Союза и стран Варшавского договора и имеет отличную репутацию, серьезную авиационно-техническую базу, опытный инструкторский состав, учебные аэродромы и самое главное – серьезные учебные воздушные суда Як-18Т, отвечающие требованиям ИКАО по массе (более 1200 килограмм).

Для этих целей наряду с ротой курсантов, которые после окончания ВИ СВО ВС РК направляются служить в войска, следует организовать роту курсантов, которые после окончания обучения направляются в предприятия гражданской авиации. При этом выпуск пилотов для гражданской авиации производить на воздушных судах Л-410, которые в настоящее время государством уже закуплены, но стоят почти без работы в Талдыкоргане.

Никаких дополнительных бюджетных затрат при этом не потребуется – все они будут покрыты теми же бюджетными средствами, выделяемыми АО «Академия гражданской авиации» для обучения и первоначальной летной подготовки пилотов. Также не потребуется больших изменений в нормативно-правовую базу, т.к. на военную и гражданскую авиацию распространяются одни и те же законы физики.

В случае выполнения данного сценария, Республика Казахстан и общество получат следующие выгоды:

1. Минимизируются коррупционные риски, т.к. выделяемые государственные бюджетные средства будут осваиваться государственным предприятием – ВИ СВО ВС РК, имеющим на своем балансе воздушные суда, учебно-материальные фонды, авиационно-техническую базу, учебные аэродромы, а также опытный инструкторский и преподавательский состав.

2. Летное обучение и первоначальная летная подготовка в стенах ВИ СВО ВС РК будет производиться на воздушных судах Як-18Т, имеющих максимальный взлетный вес до 1500 килограмм, что дает устойчивость в полетах, минимизирует риски сваливания и потери управления самолетом.

3. Страхование ответственности в случае гибели или получения увечий курсантами при выполнении полетов будет производиться на государственном уровне и в полном объеме, как того требует законодательство.

4. Будущие пилоты будут обучаться и проживать на казарменном положении с соответствующим объектовым режимом и распорядком, которые дисциплинируют, подтягивают и организуют будущих пилотов гражданской авиации, что весьма полезно для их дальнейшей трудовой деятельности в отрасли.

5. После окончания выпускники ВИ СВО ВС РК будут получать воинские звания «лейтенант», станут офицерами запаса ВС РК и будут являться горячим резервом для военно-транспортной авиации Сил воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан.

В случае осуществления данных планов, гражданская авиация Республики Казахстан выиграет и усилится в целом: со временем исчезнет зависимость страны от привлечения иностранных пилотов, что повысит уровень национальной безопасности и обороноспособности страны, поскольку авиация (в т. ч. гражданская) и ее высокий инфраструктурный, учебный, технический и кадровый потенциал – это есть стратегический ресурс государства.

На основании изложенного прошу Вас обратить внимание на ситуацию в Академии гражданской авиации, а также принять меры в части подготовки пилотов гражданской авиации в нашей стране.

В соответствии со статьей 27 Конституционного закона Республики Казахстан «О Парламенте Республики Казахстан и статусе его депутатов» прошу о результатах рассмотрения депутатского запроса дать письменный ответ в установленный законом срок.

**Т. МУСАБАЕВ**