

**ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТА СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ
JOINT FEDERATION OF SUPERLIGHT AVIATION OF RUSSIA**

HANG GLIDING

125424, Москва,
Волоколамское шоссе, 88-5,
комн. 306
Тел./факс: (495) 491-42-19
E-mail: profsla@yandex.ru
<http://ofsla.ru>



PARAGLIDING

RUSSIA, 125424, Moscow,
Volokolamskoe shosse, 88-5,
room 306
Tel/fax: +7 495 4914219
E-mail: profsla@yandex.ru
<http://ofsla.ru>

Исх. № 0406К
от 06 апреля 2021 г.

Председателю Комитета по экономической политике Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
Кутепову А.В.

Председателю Комитета по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации
Москвичеву Е.С.

Первому заместителю председателя Комитета по аграрным вопросам Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации
Плотникову В. Н.

Первому заместителю председателя Комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации
Арефьеву Н. В.

О системном кризисе государственного регулирования развития авиации общего назначения на примере сверхлегкой авиации (СЛА).

ОБРАЩЕНИЕ

ОФСЛА РФ в Комитет Совета Федерации по экономической политике и к депутатам Государственной Думы
(к совещанию в Комитете Совета Федерации по экономической политике по теме: «О государственном регулировании развития авиации общего назначения» 13 апреля 2021 года)

Уважаемый Андрей Викторович!
Уважаемый Евгений Сергеевич!
Уважаемый Владимир Николаевич!
Уважаемый Николай Васильевич!

Авиация Общего Назначения (АОН) России давно находится в состоянии глубокого кризиса. В основе кризиса отрасли лежит кризис ее госрегулирувания.

Термин сверхлегкая авиация связан с определением в ВК РФ (п.3 ст. 32) сверхлегкого воздушного судна (СВС – воздушное судно максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 кг (без учета массы авиационных средств спасания)). *СВС - наиболее массовый сегмент гражданской авиации. Это спорт, любительские полеты, профессиональное применение в экономике. Это творчество, воспитание молодежи, резерв кадров.*

ОФСЛА РФ считает, что этот кризис вызван несоответствием современным условиям определения АОН в ВК РФ. Необходимо изменить ВК РФ, устранив деление гражданской авиации на коммерческую и АОН, также как нельзя разделять и противопоставлять в СЛА одни и те же СВС для личных потребностей (АОН) и общественных (коммерческая авиация).

Чуть более года назад ОФСЛА РФ представила развернутый доклад о сложившейся ситуации и предложения по теме: «Законодательное обеспечение развития малой авиации» на «круглом столе» Комитета Совета Федерации по экономической политике.

Присутствовали представители Минтранса, Росавиации, Минпрома и др... Никакого интереса к проблеме присутствующие ведомства в последствии не проявили и ничего полезного для развития не сделали.

Считаем, что рекомендации «круглого стола» Комитета Совета Федерации по экономической политике по теме: «Законодательное обеспечение развития малой авиации» никем не приняты к выполнению.

Более того, **Минтранс и Росавиация**, при реализации «регуляторной гильотины», в нарушение принципов установления и оценки применения обязательных требований (законность, обоснованность, правовая определенность, открытость, исполнимость) принятого Федерального закона от 31 июля 2020 г. N 247-ФЗ "Об обязательных требованиях в Российской Федерации", «зарегулировали» **сверхлегкую авиацию запретами, не продуманными и не выполнимыми требованиями.**

Минтранс до этого десятилетиями не принимал необходимые изменения в Воздушный кодекс, федеральные авиационные правила, но в рамках всеобщей реформы им все таки был подготовлен ряд документов.

Однако гильотина в руках рабочей группы «Воздушный транспорт», в составе которой оказались высокопоставленные чиновники, далекие от реального сектора применения СЛА, отсекала все полезные для АОН начинания, а заодно поставила на «место» (в АОН) ЕЭВС СЛА, «не законно» приносящие пользу экономике РФ.

По всем законопроектам, связанным с внесением изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части регулирования деятельности авиации общего назначения» принято решение об отказе в продолжении разработки.

Законопроекты, разработанные Минтрансом «О внесении изменений в отдельные законодательные акты (в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта) (ID проекта 02/04/09-20/00108034 от 07.09.2020г) и «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (в части оформления, выдачи, учета, аннулирования и изъятия удостоверения члена экипажа гражданского воздушного судна) (ID проекта 02/04/09-20/00108143 от 9 сентября 2020 г.) лишь ужесточают требования к легкой и сверхлегкой авиации. Да и их судьба и перспективы не ясны.

Ранее **телеграммой Росавиации № 270700 от 27.09.2018 деятельность легальных предприятий эксплуатантов ЕЭВС фактически оказалась под «запретом».** В сезон авиационных работ 2019 года ряд предприятий вошел судебными разбирательствами с Росавиацией (дела А70-19404/18; А56-17528/19, А53-42245/18 и др.).

Суды встали на сторону предприятий эксплуатантов ЕЭВС, но телеграмму до сих пор так никто и не отменил.

Более того, Первым заместителем министра транспорта Нерадько А.В. **16 июня 2020 года дано поручение № АН-3-пр подготовить проект ФЗ о внесении изменений в ВК РФ о запрете применения ЕЭВС в авиационных работах.**

Письмом Министерства транспорта № 29613\14 от 17 июля 2020 года за подписью Первого заместителя министра Нерадько А.В. направлены разъяснения в территориальные управления Росавиации о том, что в целях обеспечения единообразного применения воздушного законодательства и устранения правовых коллизий ... ЕЭВС не могут привлекаться к авиационным работам.

В сентябре 2020 года эксплуатантам авиационных работ с учетом позиции Росавиации **направлены письма и представление Южной транспортной прокуратуры об устранении нарушений воздушного законодательства в части использования в авиационных работах ЕЭВС** (Исх - 6435/08/ЮМТУ).

В тоже время, в ответах Минтранса на обеспокоенность запретом применения ЕЭВС в обращении Ассоциации производителей и поставщиков продовольственных товаров «Руспродсоюз» (№Д1/23196-ИС от 28.09.2020), обращении Волгоградской областной общественной организации «Волгоградский фермер» имени дважды Героя социалистического труда В.И. Штепо (№ Д1/25709-ИС от 23.10.2020), было в очередной раз **сказано, что Воздушным Кодексом Российской Федерации не устанавливается запрет на применение ЕЭВС для выполнения авиационных работ** и что **« в целях гармонизации воздушного законодательства в части устранения ограничений деятельности легкой и сверхлегкой авиации...»** разработаны проекты соответствующих федеральных авиационных правил.

Минсельхоз (№ 19/6007 от 06.11.2020) за подписью руководителя департамента растениеводства, химизации и защиты растений Некрасова Р.В. в своем ответе фермерам указал, что **«... определение оптимального количества воздушных судов возложены на Минтранс»** и что **«... в настоящее время ... российские заводы ... выпускают самоходные опрыскиватели... серии «ТУМАН-2/2М»..., которые пользуются спросом у сельхозпроизводителей» ???**

29 октября 2020 г. в Министерстве юстиции зарегистрированы Федеральные авиационные правила "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень

авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил" (утверждены приказом Минтранса России от 21 октября 2020 N 429).

Однако уже 5 ноября 2020 года Минтранс издает Законопроект « Об отмене приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 21 октября 2020 г. № 429 (ID проекта 02/08/11-20/00110137 от 5 ноября 2020 г.)

И только под новый год (как подарок авиационной общественности) 30 декабря 2020 года Министерством юстиции РФ зарегистрирован приказ Минтранса №494 от 19 ноября 2020 года «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта" (далее – ФАП №494). В принятом наспех ФАП много не точностей, большое количество вопросов. Ответ Департамента гражданской авиации Минтранса о возможности получения сертификата эксплуатанта по новому ФАП пилотом СВС обнадежил, но не надолго. В феврале 2021 года ЮМТУ отказало в выдаче сертификата ИП на ... *«основании представления Южной транспортной прокуратуры об устранении нарушений воздушного законодательства...»* в части использования в авиационных работах ЕЭВС (Исх - 6435/08/ЮМТУ). В том числе было отказано в согласовании программы по авиационной безопасности по причинам отсутствия приложений:

-«инструкция по пропуску и внутриобъектовому режиму...»

-«инструкция о порядке проведения досмотра ВС в полете с перечнем мест досмотра...»

-«инструкция о порядке перевозки ВС ГА оружия..»

-«порядок покидания и возвращения на свое рабочее место одного из членов экипажа в полете...»

«технологии по предполетному и послеполетному досмотрам пассажиров...»

ЭТИ ТРЕБОВАНИЯ полная нелепость по отношению к СВС. Это яркий пример до чего дошли «специалисты» Росавиации руководствуясь требованиями ФАП 494 написанными «специалистами» Минтранса. **Требования более чем незбыточные.** Ведь *весь экипаж СВС – это один пилот, он же командир воздушного судна (КВС).*

29 октября 2020 года Министерством юстиции РФ зарегистрирован приказ Минтранса № 273 от 30.07.2020 г. «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды».

ФАП № 273, призванный «гармонизировать» ранее действующий ФАП №118, сделал невозможным получение сертификата летной годности для

единичных экземпляров воздушных судов (ЕЭВС) построенных юридическими лицами или ИП, за счет введения новых, ранее отсутствующих и невыполнимых требований.

Открытого обсуждения положений ФАП № 273 и консенсуса с подконтрольными субъектами по принятой редакции не было. До последнего момента ФОИВ убеждали общественность, что разрабатываемые нормативные документы ФОИВ предназначены для устранения ограничений деятельности легкой и сверхлегкой авиации.

В результате в 2021 году более 1000 воздушных судов столкнулись с проблемой продлить сертификаты летной годности, а еще около 2000 вряд ли смогут их получить в будущем.

Нанесен материальный ущерб владельцам ЕЭВС и экономике России. Агропромышленный комплекс недополучит продукцию на миллиарды рублей, поскольку именно ЕЭВС сверхлегкой авиации выполняют сейчас большую часть защитных авиационных работ против вредителей, сорняков, болезней растений.

Введение подобных нормативных документов нельзя ничем обосновать.

В условиях мировых санкций и фактически экономической войны против России это саботаж и диверсия.

Ниже приведены замечания к принятой редакции требований ФАП № 273, которые ограничили возможность получения СЛГ для ЕЭВС СЛА.

1. ФАП № 273 не содержит пояснений, что он регулирует, в том числе, правила допуска к эксплуатации ЕЭВС.

В результате, с 1 января 2021 года в нормативных документах понятие ЕЭВС фактически отсутствует. В то же время в документах о регистрации воздушных судов осталось определение ЕЭВС введенное из ранее действовавшего ФАП № 118.

2. Введенное в ФАП № 273 новое требование (пункт 7, подпункт «ж») о предоставлении заявителем сертификата и (или) лицензии разработчика и производителя сверхлегкого или легкого воздушного судна не типовой конструкции, разработанного и изготовленного юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, нельзя выполнить.

Данное требование отсутствовало в ранее действующем законодательстве. По правилам ФАП № 118 зарегистрировано около 3000 ЕЭВС. Сертификата на разработку и изготовление воздушных судов не типовой конструкции не существует.

Согласно сложившейся ранее, многолетней практике применения ФАП № 118 сертификат летной годности (СЛГ - обязательный документ, на основании которого воздушное судно допускается к эксплуатации) заявитель (индивидуальный предприниматель, юридическое или физическое лицо) мог получить на воздушное судно не типовой конструкции, изготовленное в количестве 1-3 единиц. При этом не требовалось иметь сертификат и (или) лицензию разработчика и производителя воздушного судна. В настоящее время более 1000 зарегистрированных ЕЭВС имеют действующий СЛГ. У большинства ЕЭВС срок действия СЛГ (один год) закончится весной 2021 года.

3. Согласно требованиям ФАП № 273 предполагается, что оценку соответствия требованиям летной годности и охране окружающей среды должна проводить организация, соответствующая «Требованиям к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных

приказом № 285 от 25.09.2015 (ФАП № 285). На каждое воздушное судно ЕЭВС имеется свой индивидуальный комплект эксплуатационной и технической документации, который согласно требований ФАП №285 должен быть введен в документацию о деятельности организации по ТО и Р.

Т.е., в настоящее время, практически нет ни одной организации в России имеющей сертификат по ФАП № 285, которая может выполнить оценку соответствия воздушных судов требованиям летной годности и охране окружающей среды по ФАП № 273, без внесения дополнений в свою документацию. Необходимость прохождения дополнительных процедур существующим сертифицированным организациям ничем не определена.

Получение сертификата организации по ТО и Р для отдельного предприятия или ИП, для того чтобы получить СЛГ, не целесообразно и практически не возможно в силу требований ФАП № 285.

До настоящего времени Минтрансом и Минсельхозом так и не принято ни одного конкретного решения по существующим проблемам. Нет перечня первоочередных мероприятий, нет в открытом доступе плана разработки нормативных документов. *В перечне приоритетных направлений развития агропромышленного комплекса Российской Федерации нет до сих пор раздела «Применение малой (легкой и сверхлегкой) авиации в сельскохозяйственном производстве».*

Не проведен по регионам РФ мониторинг агрохимических работ по видам работ, применяемым технологиям и техническим средствам внесения СЗР, включая авиационные. До сих пор нет официальных данных на сайте минсельхоза и региональных структур АПК о работе сверхлегкой авиации. Нет данных о наличии и составе авиационных мощностей по регионам РФ и потребности в них.

Чрезвычайная ситуация в 2020 году по луговому мотыльку в Алтайском крае также показала о слабой информированности сельхозпроизводителей о возможностях СЛА, а отсутствие системы координации размещения авиационных мощностей и взаимодействия с районными сельхозкомитетами не позволили вовремя сосредоточить в регионе необходимое количество воздушных судов.

Ситуация уже давно критическая. Нет развития СЛА. Нет развития спорта СЛА. Нет развития применения СЛА в экономике. Нет развития малого бизнеса СЛА. Не хватает профессиональных авиационных кадров СЛА. Система подготовки специалистов СЛА с 2014 года разрушена. Конструирование и самостоятельное изготовление СВС ограничено требованиями сертификации и лицензирования. Полеты СВС требуют обязательной заявки с подтверждением. Применение СЛА в экономике задавлено абсурдными требованиями.

Кризис давно носит системный, межведомственный затяжной характер. В его основе отсутствие законодательного обеспечения деятельности СЛА, как составной части АОН.

Рекомендации «круглого стола», прошедшего в Совете Федерации 14 февраля 2019 года, на тему «Развитие сельскохозяйственной авиации» в части использования ЕЭВС в авиационно химических работах на период переоснащения авиационного парка типовыми судами не выполняются.

Поручение Президента Р.Ф. № Пр-887 от 18 мая 2019 года направленное на развитие легкой и сверхлегкой авиации не выполнено.

Проекты нормативных документов, к моменту их принятия изменяются радикально. Без открытого обсуждения окончательной редакции нормативных документов, предварительное их обсуждение теряет смысл.

При этом Федеральный закон от 31 июля 2020 г. N 247-ФЗ "Об обязательных требованиях в Российской Федерации" не содержит положений, которые бы определяли обязанность и сроки изменения положений нормативных актов, принятых с нарушениями требований данного ФЗ.

Нет в открытом доступе информации о деятельности рабочих групп и комиссий. В составе рабочих групп нет специалистов непосредственно имеющих отношение к предмету устанавливаемых требований.

Предложения авиационной общественности по устранению недостатков и изменению нормативных документов ФОИВ игнорируются.

Вот уже шесть месяцев ОФСЛА РФ ведет переписку с Минтрансом, Росавиацией, Правительством о необходимости внесения изменений в принятые ФАП. В ответ затяжка сроков ответов, отписки и полная не способность принимать решения. Предприятиями и ИП уже получены отказы в получении сертификатов летной годности сертификатов эксплуатанта по новым ФАП, написаны десятки писем в Росавиацию, Минтранс, прокуратуру.

Созданная при поддержке ОФСЛА РФ сельскохозяйственная авиация СЛА в 2020 году в очередной раз доказала свою эффективность в агропромышленном комплексе, защите лесных массивов, в обеспечении продовольственной безопасности России.

Востребованность СЛА уже доказана миллионами гектаров защищенных посевов во всех регионах России, миллиардами рублей дополнительной сельхозпродукции высокого качества. Сверхлегкая авиация уже сейчас вносит значительный вклад в выполнение задач, поставленных Президентом РФ по повышению экспортного потенциала отечественной сельскохозяйственной продукции.

Однако ни в отчетах уважаемых ведомств ни в СМИ ни слова о роли в этих достижениях сверхлегкой сельхозавиации.

А сейчас это в основном – ЕЭВС СЛА. Это частные инвестиции без помощи бюджета. Это с нуля профессиональный малый бизнес «высоких» технологий на основе опыта высоких спортивных достижений, опыта инженеров «оборонки», пилотов химиков, военных летчиков. Это создание и производство современной авиационной техники и оборудования. Главный вопрос сейчас не в том, что это - ЕЭВС или воздушное судно типовой конструкции, а в том, что до настоящего времени отсутствует государственный заказ на производство сверхлегкого воздушного судна сельхозназначения с авиационным двигателем отечественного производства.

Однако при этом «самоназначенные» эксперты в области авиационных работ опять пытаются втянуть государство в дорогостоящие бюджетные расходы на создание и производство сельхозсамолетов, без учета накопленного опыта и реальных условий в агропромышленном комплексе, современных энергосберегающих технологий и инновационной техники, позволяющих снизить количество вносимых пестицидов и их воздействие на окружающую среду.

Волгоградская область с 2000 года занимает лидирующее положение в России по практическому применению авиации в сельскохозяйственном производстве на новом качественном уровне, обеспечивающим высокую биологическую эффективность при уменьшении негативного воздействия на окружающую среду.

Начиналось с изношенного парка АН-2, весь урожай пшеницы – фураж. Благодаря пониманию важности развития сельхозавиации Администрации Волгоградской области (Н.К. Максютя, В.А. Кабанов, П.П. Чумаков) при поддержке Ассоциации экономического взаимодействия «Большая Волга» (В.С. Родионов, Н.М. Меркушкин), депутатов ГД (А.А. Аслаханов, А.В. Апарина) при активном взаимодействии с ОАО НПК «ПАНХ» (О.В. Худоленко, А.Н. Россихин), ГосНИИГА (В.А. Еремин), ПМТУ ВТ (В.В. Логунов), ЮМТУ ВТ (М.Ю. Суров) за короткий срок удалось преодолеть дефицит в авиаработах за счет применения СЛА и заложить основу ее регулирования и развития.

Производство сельхозпродукции в Волгоградской области уже невозможно без авиации. Сейчас ей нет альтернативы. Никакая наземная техника не сможет полностью ее заменить. Выполнение авиазащитных работ в оптимальные агротехнические сроки против вредителей, сорняков, болезней, внесение минеральных удобрений и микроэлементов в 1,5 раза увеличивает продуктивность отдельных возделываемых культур, повышает их качество. *В настоящее время в регионе авиационно вносится более 65% инсектицидов, 35% гербицидов, 90 % десикантов.*

Встраивание в технологическую и ценовую цепочку выращивания и защиты полезных растений современной авиатехники и технологии мелкокапельного малообъемного опрыскивания позволило на самоокупаемости успешно работать и развиваться ряду авиапредприятий области. Малый бизнес в этой сфере стал реальной производительной силой региона. Услуги по авиаобработке доступны и фермерам и крупным холдингам и выполняются более чем 80 воздушными судами разных авиапредприятий в оптимальные сроки, обеспечивая сохранение до 20% урожая на площади более 1 000 000 гектар, а по производительности выполнения защитных работ (особенно по саранче) авиации нет равных.

Применение авиации сейчас ежегодно дает региону прибавку урожая пшеницы высокого качества на сумму более одного миллиарда рублей.

Совместно со специалистами ОАО НПК «ПАНХ» (г. Краснодар), ГОСНИИ ГА (г. Москва), ТАНТК им. Бериева и КБ «Спектр-Аэро» (г. Таганрог) ***создан перспективный самолет СП-30 и специальное оборудование к нему.***

Самолет оснащен спутниковой навигационной системой, точной аппаратурой контроля и распределения рабочей жидкости, имеет короткие взлетно-посадочные дистанции, может вести обработку малых площадей сложной конфигурации с грунтовых дорог. Это, по сути, «воздушный трактор» - замена давно устаревшего самолета АН-2.

Производство малой авиационной техники - отдельный вопрос. Конкуренция на зерновом рынке делает необходимой борьбу за каждую копейку для сельхозтоваропроизводителя, и он не может поднять долю авиаработ в себестоимости своей продукции выше 5%. Поэтому ***самолет для сельхозавиаработ должен быть простым в обслуживании и изначально недорогим (до 5 млн. руб), с ресурсом до 10 лет, и окупаемостью за 2 -3 года, иначе высокие амортизационные отчисления***

приведут к увеличению цен на авиаобработку и как следствие падению спроса на них. Потребность в таких самолетах по России 500-600, ежегодная программа производства 60-100 единиц. Для данных воздушных судов необходим отечественный поршневого авиадвигатель мощностью 100 л. с.

Сейчас есть решение по производству отечественного перспективного двигателя для СВС. Нужны деньги с возвратом, но желательно без процентов. И через год будет отечественный двигатель на порядок лучше чем зарубежные аналоги. Однако **Минпромторг не предоставляет субсидии компаниям-изготовителям этих двигателей.** При этом из бюджета уже потрачены миллионы на НИОКР по этому направлению, а двигателей нет...

Современный авианпром с высокими накладными расходами не может сделать дешевый сельхозсамолет (пример ОКБ «Сухой» - сельхозсамолет СУ-38Л).

Да и невыгодны дешевые самолеты крупным производствам. **Проблему могли бы решить малые производства (3-4 по России с программой выпуска до 20 – 30 единиц в год),** но опять проблема в дорогостоящей длительной процедуре лицензирования разработчика, сертификации производства, раздувание штата предприятия под сертификационные требования получения сертификата типа для серийного производства. На практике сейчас производятся единичные экземпляры воздушных судов (ЕЭВС) небольшими партиями различных модификаций, каждый из которых потом проходил процедуру оценки его технического состояния в сертификационном центре с последующим ежегодным получением сертификата летной годности, с утверждением для него полного индивидуального комплекта эксплуатационной документации (руководства по техническому обслуживанию (РТО), технической эксплуатации (РТЭ), летной эксплуатации (РЛЭ)), достаточного для его безопасной эксплуатации и поддержания летной годности владельцем или эксплуатантом. Но производство ЕЭВС сейчас фактически «вне закона». А может не надо стремиться в сегменте СВС к типовой конструкции и найти решения производства СВС различных модификаций с приемлимыми процедурами их сертификации.

Замкнутый круг. Большие производства не хотят выпускать простую и дешевую авиатехнику, а малые не могут вытянуть существующие сейчас сверхзатратные правила сертификации. Как следствие этому пополнение парка малой авиации ведется полуполюгально, а государство, не сумев организовать этот процесс, недополучает значительные налоговые средства. Эту ситуацию нельзя квалифицировать как нормальную, т.к. в авиационном секторе не хватает современных СВС и центров их технического обслуживания.

ОФСЛА РФ совместно с авиационным сообществом готова дать свой вариант изменений в конкретные ФАП и ВК РФ, с учетом конструктивных особенностей и характеристик СВС для создания условий развития СЛА и АОН России и готова к открытому обсуждению с ФОИВ этих предложений для выработки в кратчайший срок согласованной редакции нормативных документов и дорожной карты по срокам внесения изменений.

ОФСЛА РФ не согласна с действующим «кулуарным» механизмом создания ручных ведомственных комиссий и рабочих групп ФОИВ и превращением в бесконечный процесс принятия решений давно необходимых решений при многократном увеличении и усилении санкций и запретов по отношению к профессиональным добросовестным предпринимателям.

Прошу Вас со своей стороны срочно принять меры по устранению препятствий деятельности СЛА (в первую очередь в выполнении авиационных работ в АПК РФ и защите лесных массивов) и **взять под жесткий парламентский и депутатский контроль** прохождение и принятие решений в **ФОИВ** вопросов по снятию препятствий к развитию АОН России.

Времени опять нет. Полевые работы не ждут!

Полеты без СЛГ запрещены, невозможно подавать заявки на ИВП.

Судебная система не расторопна. Пока в очередной раз получим решение, транспортная прокуратура десять раз остановит и накажет «нарушителей». А Росавиация, Минтранс, Минсельхоз, Минпром, Минэконом и др. не причем? А кто компенсирует потери сельхозпроизводителей (от 10% до 20%) в 2021 году, если СЛА не выйдет в поля? А саранча, а луговой мотылек? **Или особо опасные вредители подождут?**

В приложенных файлах: переписка с ФОИВ

Зам. Президента ОФСЛА РФ
по применению СЛА в экономике РФ,
мастер спорта международного класса,
генеральный директор
ООО «АСК «Дельта»



Кобызев А.Б.

8-927-513-77-36,
e- mail: profsla@yandex.ru