

**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>

13 апреля 2021г.

Выступление на совещании Комитета по экономической политике Совета Федерации по теме: «*О государственном регулировании развития авиации общего назначения*»

Кобызева А.Б.

Уважаемые коллеги, время ограничено!

Более полные материалы к моему выступлению размещены на сайте ОФСЛА, а я постараюсь на примере СЛА показать, что твориться с АОН.

Понятие АОН было введено Постановлением Правительства в 1996 году.

Со временем **вопрос развития АОН стал только вопросом регулирования АОН.**

Сейчас вместо перехода к риск-ориентированным подходам в области регулирования деятельности АОН наблюдается стремление опять ужесточать требования, ответственность, штрафы.

Олег Георгиевич в очередной раз рассказал об опасности полетов ВС АОН, погибло 23 человека за год? За один вчерашний день 12 апреля, в ДТП на дорогах России погибли 16 человек, ранено 287. Вся бортовая документация была в порядке, у автомобилей имелись регистрационные номера, имелся тех осмотр, пилоты т.е. водители – имели удостоверение и медицинские справки. Но в связи со вчерашними ДТП никто не предлагает «зарегулировать» автотранспорт так, чтобы легковые автомобили прекратили ездить по дорогам. ***А с АОН именно так и пытаются поступать.***

Олег Георгиевич, для выполнения требований по безопасности полетов тоже нужны деньги, ***безопасность без денег можно обеспечить если вовсе не летать.*** В АОН денег нет по существующему определению. В бюджете РФ на АОН денег тоже нет.

Но без денег нет развития.

*СВС - наиболее массовый сегмент гражданской авиации во всем мире. Это объясняется простотой и надежностью конструкции, а также безопасностью для окружающих, поскольку кинетическая энергия равна произведению *малой* скорости на *малый* вес СВС. Если бы в тот раз, на крышу Олега Георгиевича сел не дельтаплан а аэробус, мы бы не смогли услышать его доклад.*

Посмотрите на экран, на кадры полетов Президента России на дельталёте, уже это многое говорит о безопасности.

Кризис развития АОН вызван несоответствием современным условиям определения АОН в ВК РФ. Необходимо внести изменения в ВК РФ, устранив искусственное деление гражданской авиации на коммерческую и АОН,

Я ещё мальчишкой, поднялся сам в небо на дельтаплане. Сейчас МСМК, летаю и работаю на всевозможных видах СВС, в т.ч. руковожу коммерческим авиапредприятием.

В советские времена уворачивался от требований нарисовать на крыльях дельтаплана стандартные красные звезды и номера, как было положено для всех самолетов. Уворачивался потому, что краска меняла свойства ткани и это уменьшало безопасность полетов. У меня ощущение, что тем же самым я продолжаю заниматься и сейчас...

За 40 лет я так и не понял, какое место отводит государство мне и СВС на котором я лечу. Лечу на дельтаплане (а я на нем набирал высоту до 6 км.) без радиосвязи и приборов - и никому не мешаю. Поставил на него мотор и кресло для пассажира, но максимально облегчил конструкцию (даже в ущерб прочности) что бы не выйти за рамки 115 кг., и меня по прежнему никто не регулирует. Сделал конструкцию своего СВС прочнее и поставил помощнее двигатель – и уже «попал» под все требования большой авиации. Должен пройти медкомиссию с завышенными требованиями как для авиационного персонала (это 35 тыс. руб. в год); должен обучиться и получить удостоверение пилота СВС (это, с теми требованиями которые для АУЦ написала Росавиация, обойдётся мне в 600 тыс. рублей); должен получить СЛГ (это ещё 80 тыс. руб. в год). Только после этого мне разрешат подать заявку на ИВП. А за каждый полет без разрешения на ИВП я заплачу штраф 60 тыс. руб. или 500 тыс. руб. как юр. лицо.

Фактически, сегодняшним воздушным законодательством РФ, финансово отсекается возможность легального использования воздушного пространства большинством граждан России.

После этого я на то же самое СВС могу установить самостоятельно созданное оборудование и обработать своё поле пшеницы для защиты от саранчи, *я по прежнему являюсь АОН*; но если я перелетел между с соседом и защитил его пшеницу (за вознаграждение), то моё всё то же СВС - превратилось в судно коммерческой авиации (карета превращается в тыкву !), а я должен перейти на следующий уровень сертификации и затрат.

И мы удивляемся, почему же не развивается СЛА?

«Регулирование» без денег привело к тому что только в «дерегулированном» сегменте СЛА (до 115 кг) еще как то сохраняется какое-то развитие (парамоторы).

Я родился и работаю в Волгограде. В 1996 году область не собрала ни центнера продовольственной пшеницы, после этого в сельском хозяйстве области появились СЛА.

В 2020 году Волгоградская область собрала рекордный урожай зерновых. Пшеница в основном продовольственная высокого качества.

Ни Минтранс, ни Росавиация, ни Минсельхоз, ни Минпромторг, ни Минэкономразвития здесь ни причём.

Именно ЕЭВС СЛА обеспечили вместе с сельхозпроизводителями выполнение поручения Президента по повышению экспортного потенциала отечественной сельскохозяйственной продукции. 80 % защитных авиаработ выполнено СЛА.

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

Но именно эти ВС Росавиация и Минтранс ставят сейчас вне закона, а Минсельхоз и др. наблюдают за этим.

Чуть более года назад на «круглом столе» Комитета 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.*

Рекомендации «круглого стола» Комитета Совета Федерации по экономической политике никем не приняты к выполнению.

Более того, Минтранс и Росавиация, при реализации «регуляторной гильотины», «зарегулировали» сверхлегкую авиацию запретами, непродуманными и невыполнимыми требованиями.

Гильотина в руках рабочей группы «Воздушный транспорт», отсекала все полезные для АОН начинания, а заодно поставила на «место» (в АОН) ЕЭВС СЛА, «не законно» приносящие пользу экономике РФ.

По всем законопроектам, в части регулирования деятельности авиации общего назначения, приняты решения об отказе в продолжении разработки.

ФАП № 273, призванный «гармонизировать» ранее действующий ФАП №118, сделал невозможным получение сертификата летной годности для единичных экземпляров воздушных судов (ЕЭВС). Это ярчайший пример. ФАП №300 обсуждала общественность 2 года. А на момент утверждения ФАП №273 (№300), изменив 2 предложения, сделали его невыполнимым (сертификат разработчика). До его утверждения Минтрансу об этом указали, получив от разработчика ответ: сейчас примем, а потом быстро поправим, замечания учтём, а вообще обращайтесь в суд.

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

Нанесен материальный ущерб владельцам ЕЭВС и экономике России.

Введение подобных сырых нормативных документов нельзя ничем обосновать.

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

До настоящего времени отсутствует государственный заказ на производство сверхлегкого воздушного судна сельхозназначения с авиационным двигателем отечественного производства (продовольственная безопасность страны висит на импортных двигателях).

Сейчас есть профессиональное решение по производству отечественного перспективного двигателя для СВС (Истринский механический завод) . Однако Минпромторг не предоставляет субсидии компаниям-изготовителям этих двигателей.

Авиационное сообщество готово 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 подготовки в кратчайший срок согласованной редакции нормативных документов и дорожной карты по срокам внесения изменений.

Мы не согласны с «кулуарным» механизмом создания ручных ведомственных комиссий и рабочих групп ФОИВ и с результатом их «деятельности».

Вот уже шесть месяцев ведется переписка с Минтрансом, Росавиацией, Правительством о необходимости внесения изменений в принятые ФАП. В ответ отписки и полная неспособность принимать решения.

Необходим жесткий парламентский и депутатский контроль прохождения и принятия решений в ФОИВ по снятию препятствий к развитию АОН России.

Времени опять нет. Полевые работы не ждут!

Полеты без СЛГ запрещены.

Судебная система не расторопна.

А саранча, а луговой мотылек?

Или особо опасные вредители подождут?

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