

**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. № 0228-К
от 28 февраля 2024 г.

Руководителю
Федерального агентства
воздушного транспорта
Ядрову Д.В.

Председателю
Общественного совета
при Федеральном агентстве
воздушного транспорта
Ивановскому Н.Н.

*О рассмотрении
«Доклада о результатах деятельности Росавиации
за 2023 год, целях и задачах на 2024 год и плановый
период до 2026 года»
и о вопросах развития авиации в контексте
обеспечения военной, продовольственной,
экономической и экологической безопасности России*

Уважаемый Дмитрий Викторович!

Объединенная федерация сверхлегкой авиации России рассмотрела «Доклад о результатах деятельности Росавиации за 2023 год, целях и задачах на 2024 год и плановый период до 2026 года» (далее – Доклад), отчет о выполнении Росавиацией публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач за 2023 год, публичную декларацию ключевых целей и приоритетных задач Федерального агентства воздушного транспорта на 2024 год, подготовленные к заседанию Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта 29.02.2024, и дает высокую оценку деятельности Росавиации в 2023 году по восстановлению отрасли воздушного транспорта Российской Федерации в условиях жесточайших санкций от недружественных стран.

К сожалению, в Докладе и в документах стратегического планирования Российской Федерации отсутствуют вопросы развития авиации общего назначения и авиации, выполняющей авиационные работы (наряду с авиацией, используемой для коммерческих воздушных перевозок, в соответствии со статьей 21 ВК РФ, эти виды авиации тоже относятся к гражданской авиации

Российской Федерации). При этом отсутствие сейчас достоверных официальных данных о работе легкой и сверхлегкой авиации и их вкладе в экономику РФ не позволяет принять правильные управленческие решения.

Развал отечественного авиастроения и системы подготовки авиационного персонала, с которыми мы столкнулись, напрямую связан с многолетней, целенаправленной деятельностью недружественных стран и «сторонников» международной кооперации в ущерб интересам России.

Для восстановления отечественного авиастроения сейчас потребовались колоссальные ресурсы и воля нашего Президента.

Но если мы видим планы развития «большой» авиации, связанной с коммерческими перевозками пассажиров и грузов, то вопросы развития той части гражданской авиации, которую называют «малой» (легкой и сверхлегкой), выпали из внимания уполномоченных государственных органов.

Проблема носит межведомственный характер. Необходимость ее решения определялась поручением Президента России № 887-пр от 18.05.2019. Пути ее решения обозначались в рекомендациях профильных комитетов Совета Федерации, протоколах Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, обращениями общественности. Однако до сих пор в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, государственной программе развития сельского хозяйства отсутствуют вопросы развития легкой и сверхлегкой авиации, в госпрограммах Минпромторга России отсутствуют планы создания отечественных поршневых авиационных двигателей мощностью 100-120 л.с. и сверхлегких воздушных судов (СВС) и др.

В то же время этот сегмент гражданской авиации (особенно сверхлегкой) является самым массовым в мире. Он способен к саморазвитию, привлечению частных инвестиций, способствует развитию малого бизнеса в различных сферах.

Ежегодно в России с воздуха обрабатывается порядка 8 млн га посевных площадей и по данным Минсельхоза РФ 44 субъекта РФ считают необходимым использование СВС для авиахимработ. Применение инновационного поколения малой авиации даёт дополнительные преимущества: малообъёмные методы внесения препаратов снижают нормы их расхода на треть, точность обработки обеспечивается сверхмалой высотой полета. Эффективная авиатехника нового поколения уже имеется. Так, в Таганроге авиаконструкторы создали полностью отечественный самолёт «Спектр-30» («СП-30») с идеальными, по отзывам экспертов, лётными характеристиками. Его производительность обработки достигает 1000 га посевов в день, рабочая скорость — 100 км/час при высоте полета 3-5 м. На воздушных судах установлены трекеры с передачей данных по сетям стандарта GSM. По сигналам этих трекеров ОрВД может осуществлять полный контроль полета СВС.

Сверхлегкая авиация также показала высокую эффективность при проведении лесоавиационных работ.

В условиях действия жестких санкций, введенных против Российской Федерации, Президентом России поставлена задача обеспечения военной, продовольственной, экономической и экологической безопасности нашей страны и ее технологической независимости. При этом «создание условий, необходимых для увеличения роли лёгкой авиации в экономике страны и повышения её инвестиционной привлекательности, может обеспечить кратное увеличение количества рабочих мест, ускорить развитие инфраструктуры гражданской авиации, создать спрос на продукцию отечественного авиастроения».

В связи с вышеизложенным, считаем необходимым Общественному совету при Росавиации в 2024 году в первоочередном порядке рассмотреть предложения о включении вопросов развития применения легкой и сверхлегкой авиации в отраслях экономики России в документы стратегического планирования Российской Федерации.

Член Общественного совета при Росавиации
Заместитель Президента ОФ СЛА РФ
по применению СЛА в экономике РФ,
мастер спорта международного класса



Кобызев А.Б.

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