

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ КАК ОСНОВА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

Сверхлегкая авиация (СЛА) - наиболее массовый сегмент гражданской авиации.

Это спорт, любительские полеты, профессиональное применение в АПК РФ.

Это творчество, воспитание молодежи, резерв кадров.

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).

№ п/ п	Факторы, препятствующие развитию сверхлегкой сельхозавиации	Предложения
1.	<p>Отсутствует концепция, стратегия, федеральные и региональные программы развития сельхозавиации. Отсутствует межведомственное взаимодействие ФОИВ. Поручение Президента РФ № Пр-887 от 18 мая 2019 года направленное на развитие легкой и сверхлегкой авиации не выполнено.</p> <p>Рекомендации «круглого стола», прошедшего в Совете Федерации 14 февраля 2019 года, на тему «Развитие сельскохозяйственной авиации» не выполняются.</p> <p>Рекомендации «круглого стола» Комитета Совета Федерации по экономической политике по теме: «Законодательное обеспечение развития малой авиации» от 26 ноября 2019 года никем не приняты к выполнению.</p>	<p>Включить в перечень приоритетных направлений развития агропромышленного комплекса Российской Федерации раздел «Применение авиации в сельскохозяйственном производстве».</p> <p>Дополнить Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года разделом «Развитие сверхлегкой авиации», включающий в т.ч. подраздел «Развитие сверхлегкой авиации, применяемой для авиационных химических работ».</p> <p>Дополнить Государственную программу Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» соответствующими разделами, предусматривающими</p>

		<p>развитие сверхлегкой авиации. Предложить регионам РФ, заинтересованным в применении авиации в региональном АПК, разработать региональные программы развития сельхозавиации.</p>
2.	<p>Отсутствует государственный заказ на производство сверхлегкого воздушного судна сельхозназначения с авиационным двигателем отечественного производства. Предложения по созданию (реанимации) сельхозсамолета типа АН-2 (Су-38Л, Т-500, Байкал и др.) экономически не обоснованы. Современный авиапром с высокими накладными расходами может сделать только очень дорогой сельхозсамолет, который не сможет окупиться в долгосрочной перспективе.</p>	<p>Оказать поддержку производству сверхлегких воздушных судов (СВС) на существующих и создаваемых малых предприятиях, с формированием ФОИВ адекватных выполнимых требований к ним. Оказать поддержку производству отечественных авиадвигателей для СВС: - подготовить дорожную карту разработки документации и организации производства поршневого авиационного двигателя мощностью 100 – 125 л.с.</p>
3.	<p>Отсутствует достоверная официальная информация о деятельности сверхлегкой авиации: - до сих пор сельхозавиация воспринимается как самолеты АН-2. - данные о работе авиации, предоставляемые ФГБУ Российский сельскохозяйственный центр, занижены минимум на 50%, - сельхозпроизводителям не предоставлена объективная научно обоснованная информация о современных технологиях и технических средствах защиты растений, в том числе о применении сверхлегких воздушных судов, - официальная статистика по видам защитных работ,</p>	<p>Для формирования стратегии развития сельскохозяйственной авиации и ее инфраструктуры провести по регионам РФ мониторинг агрохимических работ по видам работ, применяемым технологиям и техническим средствам внесения СЗР с опубликованием этих данных на сайте Минсельхоза, Росавиации и региональных структур АПК. Использовать имеющиеся информационные ресурсы региональных структур АПК и профильных учебных заведений (включая интернет) для пропаганды внедрения передовых технологий и научных достижений по защите растений.</p>

<p>выполняемых авиацией по районам субъектов РФ, не ведется,</p> <ul style="list-style-type: none"> - нет полных официальных данных обеспеченности (по количеству и типам) наземной опрыскивающей техникой в АПК, - нет официальных данных об объемах авиаработ, выполняемых СЛА, - в Росавиации нет учета летных часов СВС и ЛВС при выполнении авиационных работ по видам работ 	<p>Обеспечить регулярные публикации об обеспеченности районов субъектов РФ наземной и авиационной техникой, об объемах защитных работ по видам работ по районам субъектов РФ, в том числе выполняемых авиацией.</p>
<p>4. Норма расхода рабочей жидкости, приведенная в Государственном каталоге пестицидов и агрохимикатов, разрешенных к применению на территории РФ, не отражает качество опрыскивания.</p> <p>Норма расхода действующего вещества, рекомендуемая Каталогом к применению, завышена, что приводит к увеличению расхода химикатов, избыточному загрязнению окружающей среды и ухудшает качество получаемой продукции.</p> <p>Абсолютное большинство существующих наземных опрыскивателей укомплектовывается форсунками с ориентацией на расходы рабочего раствора более 100 литров на гектар, которые не могут обеспечить монодисперсный распыл, эффективность которого обоснована наукой и подтверждена многолетней практикой.</p> <p>Норму расхода рабочего раствора и препарата диктует поставщик (регистрант) средств защиты растений, при</p>	<p>Обратиться к Министерству сельского хозяйства РФ с предложением о внесении изменений в Каталог пестицидов и агрохимикатов, устанавливающих адекватные нормы расхода жидкости.</p> <p>Принять меры по внедрению перспективных монодисперсных технологий опрыскивания с регулируемым спектром размеров капель и технических средств их обеспечивающих.</p> <p>Дать рекомендации заинтересованным организациям по проведению регистрационных испытаний современных СЗР для их возможного применения авиационным способом с последующим дополнением Каталога пестицидов разрешением для их авиационного применения.</p>

	<p>этом он же, чаще всего, является продавцом дорогостоящих опрыскивателей.</p> <p>В России до сих пор отсутствуют нормативные документы, регламентирующие конструктивные, технологические параметры технических средств для защиты растений, отвечающие современным требованиям. На практике не учитываются сформулированные наукой рекомендации о внедрении современных малообъемных технологий опрыскивания с монодисперсным размером капель.</p> <p>Серийный выпуск инновационных распылительных устройств, обеспечивающих близкое к монодисперсному распыление жидкостей, в России не налажен.</p>	
5.	<p>Отсутствуют меры экономического стимулирования деятельности сельхозавиации.</p>	<p>Проработать вопрос создания экономических условий и мер экономического стимулирования развития сельскохозяйственной авиации, в том числе оказания мер государственной поддержки сельхозтоваропроизводителям на проведение авиационно-химических работ.</p>
6.	<p>Отсутствует научно-методическое обеспечение образовательного и производственного процессов применения сельхозавиации.</p>	<p>Включить в программу подготовки студентов вопросы применения современных монодисперсных, малообъемных технологий защиты растений, а также вопросы применения авиации в сельском хозяйстве, включая, технологический, технический, экономический аспекты.</p> <p>Организовать на базе университетов лаборатории по инструментальному контролю качества опрыскивающей</p>

		<p>техники с определением размера капель, плотности и равномерности покрытия ими обрабатываемого объекта. На основе проведенных исследований разработать научно обоснованные требования к качеству опрыскивания и к обеспечивающим их техническим средствам для различных объектов воздействия по регионам РФ.</p> <p>Организовать для работников АПК на регулярной основе на базе профильных учебных заведений АПК курсы повышения квалификации, тематические семинары, конференции по современным технологиям защиты растений, включая авиационные.</p> <p>Включить в учебные программы подведомственных образовательных учреждений программы по применению сельскохозяйственной авиации.</p>
7.	<p>Отсутствует координация между исполнителями и заказчиками авиаработ в период выполнения АХР. Имеющиеся авиационные мощности используются недостаточно эффективно ввиду отсутствия оперативной информации об исполнителях и заказчиках работ на местах их выполнения.</p>	<p>Проработать вопрос создания единого информационного портала авиационных услуг в сети интернет. Обеспечить возможность размещения на нем оперативной информации о заказчиках работ (с указанием предполагаемой потребности, сроков, видов работ, предполагаемой цены) и об исполнителях авиаработ (с указанием типа ВС, количества ВС (в том числе свободных в конкретный период)), а также иной информации, которая будет способствовать своевременному заключению конкретных договоров и контрактов между заказчиками и исполнителями работ.</p>
8.	<p>Система подготовки специалистов СЛА с 2014 года</p>	<p>Дополнить Государственную программу Российской</p>

	<p>разрушена. Среди молодежи не проводится профессиональная ориентация и воспитательная работа в области СЛА.</p>	<p>Федерации «Развитие образования» разделом, предусматривающим развитие системы подготовки авиационных специалистов для сверхлегкой авиации.</p>
<p>9.</p>	<p>Нормативные документы, принимаемые Минтрансом и Росавиацией, ужесточают требования к сверхлегкой авиации Ужесточения требований к СВС и персоналу не приводит к безопасной эксплуатации СВС и развитию СЛА.</p> <p>В нормативных документах, принятых ФОИВ в последнее время нарушены принципы установления и оценки применения обязательных требований (законность, обоснованность, правовая определенность, открытость, исполнимость) Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», что приводит к уходу в «тень» большого количества ВС и потере вообще контроля за их безопасной эксплуатацией.</p> <p>Предложения авиационной общественности по устранению недостатков и изменению нормативных документов ФОИВ игнорируются. В открытом доступе нет информации о деятельности рабочих групп и комиссий, принимающих нормативные документы.</p> <p>В составе рабочих групп нет специалистов, непосредственно имеющих отношение к предмету устанавливаемых требований для СВС.</p> <p>Проекты нормативных документов, к моменту их принятия, изменяются радикально. Без открытого</p>	<p>В дополнение к поручению Президента РФ Пр-2548 от 30 декабря 2022 года передать вопросы координации деятельности государственных органов по развитию сверхлегкой авиации в ведение Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Белоусова А.Р.</p> <p>В кратчайший срок внести изменения в нормативные документы для устранения препятствий деятельности и развитию СЛА, в том числе за счет упрощения требований к коммерческой деятельности организаций и ИП, выполняющих авиационные работы на СВС и техническое обслуживание СВС, за счет упрощения требований, к организациям, осуществляющим подготовку авиационного персонала для СВС и упрощения процедур получения свидетельств авиационного персонала, за счет снижения требований к состоянию здоровья пилотов СВС, за счет снижения требований к уведомительному порядку использования воздушного пространства и упрощение процедур поддержания летной годности СВС, а также внести поправки, касающиеся максимальной взлетной массы СВС.</p> <p>ОФСЛА РФ совместно с авиационным сообществом неоднократно предлагала варианты изменений в конкретные ФАП и ВК РФ, с учетом конструктивных</p>

<p>обсуждения окончательной редакции нормативных документов, предварительное их обсуждение теряет смысл.</p> <p>Определение АОН в ВК РФ не соответствует современным условиям, сдерживает развитие авиации общего назначения, в том числе СЛА..</p> <p>Существующие правила использования воздушного пространства применительно к СВС чрезмерно усложнены.</p> <p>Медицинские требования, предъявляемые к пилотам СВС, необоснованно завышены.</p>	<p>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.</p>
--	---