

## РЕЗОЛЮЦИЯ № 5: ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ БАЗА

«АОН РОССИИ – ЭТО ОПОРА ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОГО И ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА АВИАЦИИ СТРАНЫ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ КАДРОВ»

В настоящее время для авиационных работ (АР) в Российской Федерации задействовано около 1000 воздушных судов АОН, сертифицированных как Единичные экземпляры воздушных судов (ЕЭВС). Они выполняют авиационные химические работы на 8 миллионах гектаров земли, патрулируют леса в пожароопасный период, используются для аэрофотосъемки и в других общественно-полезных целях.

Это значимая часть микро - и малого бизнеса в Гражданской авиации, которую нужно поддерживать и развивать, в том числе в соответствии с международным назначением АОН. Однако 27.09.2018 г. Росавиация телеграммой РД № 270700 запретила использования ЕЭВС эксплуатантами, выполняющими АР. Нарушено Постановление Правительства РФ №1009 от 13.08.1997 года, о запрете наделения телеграмм и писем статусом нормативного правового акта. Проигнорированы разъяснения Минтранса РФ от 03.04.2012 № 01-02-05/1154, что Российское законодательство не содержит запрета на использование ЕЭВС для выполнения АР, а целая отрасль созданная энтузиастами, профессионалами нашей страны оказалась в стадии разрушения, выталкивая участников рынка в нелегальный сектор деятельности.

Со стороны авиационных властей делаются попытки обеспечить деятельность АОН за счёт типовых воздушных судов, совершенно не задумываясь о том, что произойдёт с частными конструкторами, спортом и авиационным творчеством, где типовая сертификация не доступна в принципе. Сейчас стоимость затрат на типовую сертификацию сверхлёгкого ВС составляет около 60 млн. рублей, а для лёгкого ВС доходит до 110 млн. рублей и более.

Экономика страны не позволяет сейчас так радикально действовать ввиду отсутствия достаточного отечественного сырья, российских двигателей для АОН и других комплектующих. Подобные решения лишь усугубят стагнацию в данном сегменте экономики и нездоровую конкуренцию в интересах узкой группы производителей. Мы не против типовых воздушных судов, но подходы к процедурам сертификации воздушных судов российского производства должны быть в корне пересмотрены, стать доступными, что при правильном и современном регулировании в АОН создаст спрос.

Сейчас только рынок ЕЭВС может способствовать доступности и развитию конструкторской мысли, частных инженерных авиационных школ, массового выпуска сверхлёгких и лёгких ВС для АОН и тем самым стать опорой для промышленного и производственного потенциала нашей страны, в том числе и кадровой её составляющей.

Законодательство РФ не запрещает применение ЕЭВС в авиационных работах, однако правоприменительная практика Росавиации грубо нарушает Федеральное законодательства, превратив это рынок в очередной «плевок» как в сторону малого бизнеса, так и в участия авиационного комплекса в укреплении экономики страны.

Подлежат глубокой модернизации и гармонизации с современными требованиями российской промышленности и пользователей ВС Федеральные авиационные правила №118 «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», принятые в целях реализации положений Приказа Министерства транспорта РФ № 88 от 17.05.2001 года «О системе сертификации в Гражданской авиации РФ», который Приказом Министра транспорта РФ № 70 от 21.06.2006 года признан утратившим силу.

**Указанной резолюцией требуем:**

1. не чинить препятствий при использовании ЕЭВС АОН в выполнении авиационных работ;
2. в целях выработки норм для сертификации спроектированных ВС как типовых, их производства и поддержания лётной годности, в том числе для полётов в целях АОН, принять за основу международные нормы «ASTM F 2245» и все сопутствующие отдельные нормы «ASTM» в классе «LSA», которые сохраняя нормы упрощают и делают доступными процедуры оформления сертификата типа ВС;
3. вывести в отдельные категории вопросы процедур сертификации ВС для АОН, которые бы соответствовали общепринятым нормам сертификации ВС в классе «Light Sport Aircraft» (LSA);
4. ввести в российские нормы АП-21, определяющие процедуры сертификации ВС, упрощение процедур сертификации для самолётов и вертолёт, спроектированных по нормам АП-23 и АП-27, в том числе предназначенных для полётов по целям АОН, которые бы признавали как проведённые ранее заводские испытания, так и возможности комиссионной оценки соответствия представленного проекта ВС;
5. принять российские ФАП-23 и ФАП-27 в актуальной редакции, гармонизированной с международными европейскими нормами «CS-23» (27) и «FAR-23» (27), которые бы соответствовали современной редакции.