

1. АОН должен развиваться как базовая, современная и самостоятельная часть в структуре Гражданской авиации, где есть возможность определения места каждому участнику процесса, начиная от профориентации молодёжи с 12 лет, и заканчивая производством ЛА, где в промежутке стоят авиационные учебные центры, классы и виды воздушных судов, пилоты, владельцы аэродромов и посадочных площадок, авиаконструкторы и инженеры, авиационно-технический персонал, организаторы воздушных праздников, регуляторы в лице государственных органов. На сегодняшний день из-за неверного толкования и применения норм международного права в области АОН этот сегмент превратился и воспринимается как «забава» для состоятельных людей.
2. АОН – это постоянный и практикующий резерв пилотов для воздушно-космических сил и Гражданской авиации России.
3. АОН – это эффективное решение оборонно-мобилизационных задач, за счёт экономичности, самокупаемости, а значит доступности начальной лётной подготовки, включая взаимодействие с кадетскими корпусами и школами. Так например в АОН США в 2011 году было занято 1,3 млн. человек, в том числе свыше 630 000 частных пилотов, что является гигантским резервом для гражданской и военной авиации на подготовку которого государство не тратит средств.
4. АОН – это резерв сборных команд по авиационным видам спорта в различных дисциплинах, в которых российские пилоты являются неоднократными Чемпионами Мира и Европы.
5. АОН – это сектор, который должен стать защищённой частью микро-, малого и среднего бизнеса, являясь субъектом частно-предпринимательской деятельности или частно-государственного партнёрства. Он обеспечивает воспроизводство большого количества рабочих мест различной направленности.
6. АОН обеспечивает экономический потенциал страны, получая от государства административную поддержку в виде снижения транспортного налога и сопутствующих налогов на землю, снижение ввозных пошлин, расширения категорий используемых земель, процедурных вопросов сертификации авиационной техники и защиты частной собственности.
7. Государственная поддержка АОН в виде государственных дотаций и субсидий должна быть адресно направлена в спортивные Федерации и клубы, разработчикам и производителям авиационной техники, собственникам аэродромов и посадочных площадок как субъектам развития потенциала страны и её транспортной инфраструктуры. В конечном итоге это положительно скажется на доступности, а значит массовости и как следствие экономической целесообразности.