

ФЕДЕРАЦИЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ РОССИИ
«Развитие АОН в России»
Международная научная конференция



Президент ФАОН России
Сергей Минигулов

октябрь, 2020 г.
Геленджик

АОН России. История развития.

Первое определение АОН в
Постановлении Правительства 996 от
13.08.1996 г.

Принятие ВК РФ

Действующие понятие АОН ст.21 ВК

ФАП 138
Уведомительный
порядок полетов

Реформа воздушного
законодательства

2030-2035

Отсутствие отраслевого
подхода к АОН

Первый Всероссийский
Конгресс АОН

?

1991-96

1997

2003

2010

2014

2019 2020

Бурный рост

- Появление частных ВС;
- Выстраивание системы подготовки частных пилотов и персонала;
- Появление новых аэродромов АОН;
- Активные попытки производства ВС для АОН;
- Активная работа общественных организации.

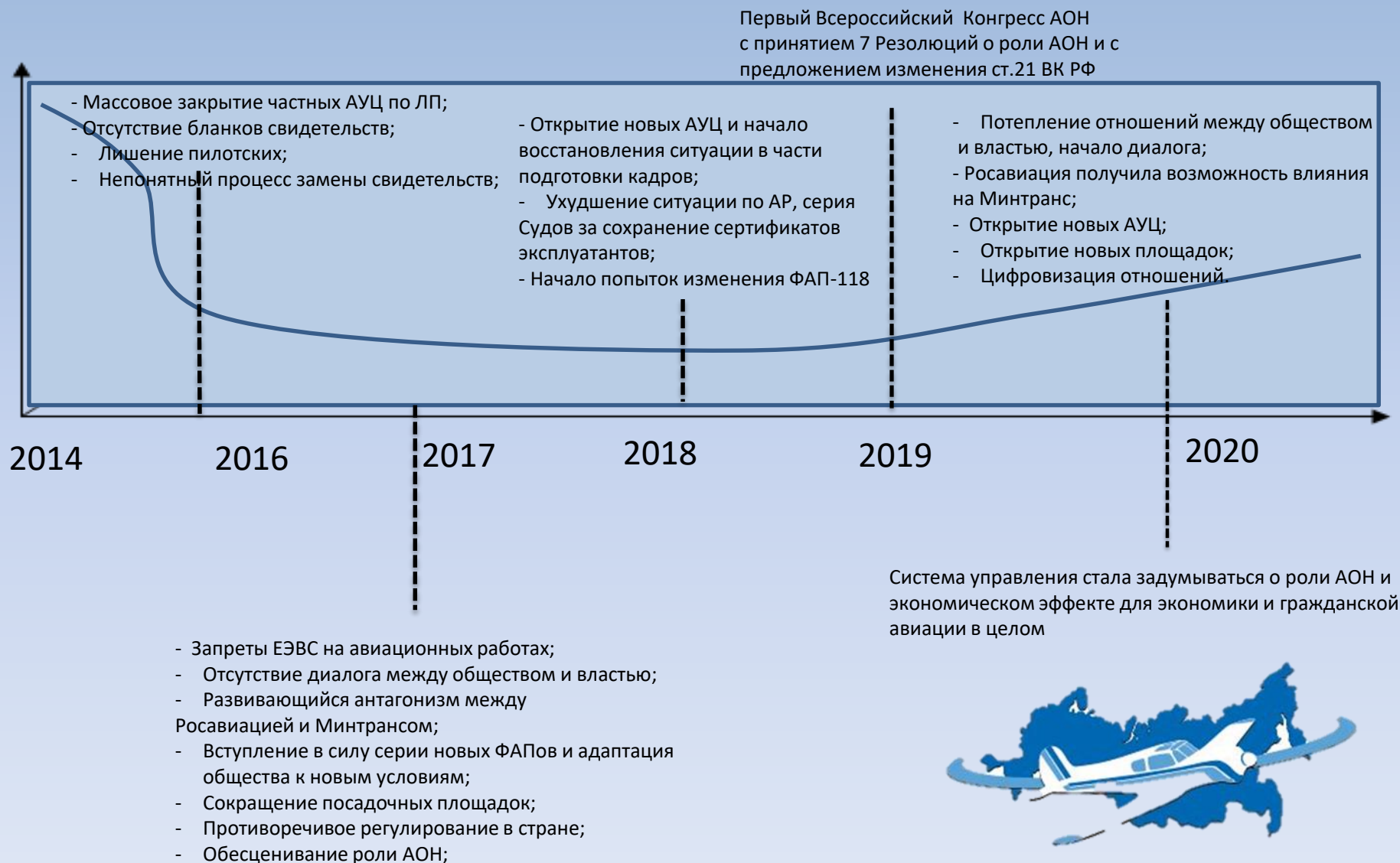
Саморегулирования отрасли

- Регистрация ВС;
- Техническое освидетельствование и выдача разрешений на эксплуатацию;
- Обучение пилотов и выдача пилотных свидетельств.
- Расследование авиа происшествий и авиакатастроф АОН.

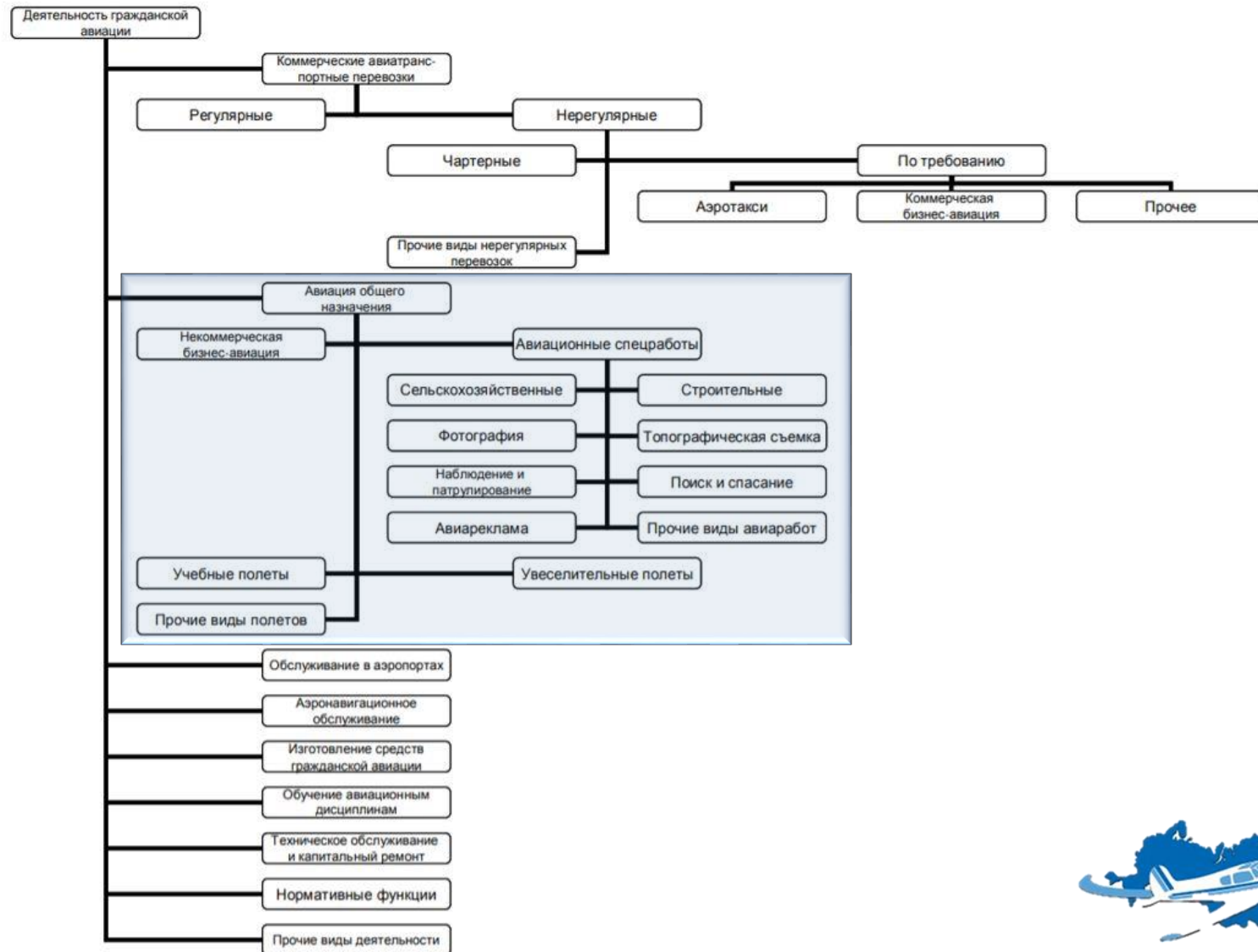
Создание комиссии при
Президенте РФ по
развитию АОН



Чем запомнилась авиационному сообществу АОН реформа 2014 года?



Рекомендации ИКАО



Ключевой вклад авиационного сообщества в развитие АОН

- Проведение Всероссийских слётов любителей авиации с организацией тематических семинаров и выставок;
- Содействие созданию Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН;
- Принятие Кодекса чести пилота АОН;
- Предоставление авиационных кадров для предприятий выполняющих авиационные работы по ФАП-249 и формирование спортивного кадрового резерва;
- Добровольное участие пилотов АОН в поиске и спасании, а также оказание помощи другим организациям и ведомствам;
- Организация и содействие в увеличении зарубежного въездного авиационного туризма;
- Участие специалистов АОН в нормотворчестве и в расследовании авиационных происшествий;
- Организация и проведение первого Всероссийского Конгресса АОН с определениями целей АОН и с предложениями усиления отраслевой роли АОН через изменение ст.21 ВК РФ;



АОН России сегодня

- Количество ВС
(включая вне правового поля)
≈ 7500

- Аэродромов и площадок по
целям АОН
≈ 400

- Авиационных специалистов
(включая пилотов вне правового поля)
≈ 9000

- АУЦ по задачам АОН
12

- Производителей
авиатехники
≈ 25 предприятий

- Аэроклубов
≈ 350-400

- Пока очень сильно
отстаем от развитых
стран**



Общемировые цифры

Показатели	Европа	Великобритания	Франция	Чехия	США	Россия
Количество ВС АОН	110 000	20 400	34 600	8000	211 743	5500
Общий налёт в год					25 млн часов	≈ 700 000 часов
Количество аэродромов АОН и авиа площадок	4200	680	450	200	19 300	≈ 400
Количество пилотов	170 000	27 000	40 000	10 000	273 500	≈ 7000
Совокупный косвенный вклад АОН в экономику	30 млрд. Евро	3 млрд фунтов стерлингов	4 млрд. Евро		247 млрд. \$ («PWC» вклад АОН в экономику США за 2018 год)	? никто никогда не считал



Почему у них так?

Правильная оценка роли АОН

- Инструмент экономического роста;
- Система эффективной транспортной инфраструктуры;
- Система подготовки высокопрофессиональных кадров;
- Создание рабочих мест;
- Укрепление экономической успешности и обороноспособности государства;
- Высокий экспортный потенциал производимой продукции.

Вариативность, но строгость законодательства

- Чёткие нормы к технике и понятные требования к персоналу;
- Лояльность к доходной деятельности;
- Разновидности эксплуатантов;
- Минимальные требования к экскурсионным полетам в 25 мильной зоне аэродрома;
- Лояльность при создании АУЦ;
- Упрощённые требования к ВЛЭК;
- Единое отношение к АОН

Понимание разницы: деньги – цель деньги - средство

- Совокупный вклад АОН в экономику США за 2018 г. 247 млрд. \$
- Занято в отрасли около 1 млн. 200 человек.
- Продажи АТ в США на 12,2 млрд.\$;
- Продажи запчастей на 34 млрд.\$;
- Расходы транзитных туристов на питание – 1,9 млрд.\$;
- Расходы транзитных туристов на проживание – 4,2 млрд.\$;
- Терминалы АОН в федеральных аэропортах;



Виды лёгкой и сверхлёгкой авиационной техники эксплуатируемой по целям АОН

самолёты	вертолёты	автожиры	конверто- планы	воздушные шары	дирижабли	Планеры и мотопланер ы
						
дельтапланы	мото- дельтапланы	дельталёты	парапланы	мото- парапланы	паралёты	аэрошюты
						



Свидетельства эксплуатанта АОН для
коммерческих предприятий



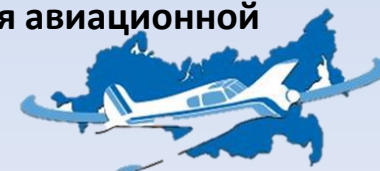
Каждому виду авиации должно быть уделено внимание

- Класс сверхлёгких воздушных судов во всем мире остаётся массовым из-за доступности!
- Класс сверхлёгких воздушных судов с массой конструкции до 115 кг должен быть отнесён из определения «воздушных судов» в «летательные аппараты» и остаться **ДЕРЕГУЛИРОВАННЫМИ** с управлением во всероссийских и региональных Федерациях!
- В массовом секторе взлётная масса сверхлёгких воздушных судов должна быть изменена до Европейских норм и составить 600 кг в сухопутном варианте и 650 кг в гидроварианте;
- Роль общественных организаций и АУЦ велика, поскольку они развивают и прививают авиационную культуру, сохраняют авиационные традиции и тем самым контролируют и влияют на поддержание обеспечения безопасности полётов на приемлемом уровне;
- Ни при каких обстоятельствах ценности беспилотников не должны стать выше ценностей живых людей!



Место АОН в системе гражданской авиации:

- Обеспечение авиационного КЛИМАТА за счёт массовости;
- Некоммерческая бизнес авиация;
- Сформированный резерв кадрового состава для всех видов авиации;
- Сформированный кадровый резерв для авиакомпаний;
- Сформированный кадровый резерв для предприятий по выполнению авиаработ;
- Учебные полеты и подготовка кадров;
- Спортивные полёты и рекорды;
- Экскурсионные полеты;
- Частный и деловой авиатуризм в личных целях;
- Предоставление в аренду ВС;
- Мониторинг и патрулирование;
- Содействие в поиске и спасении;
- Воздушная реклама;
- Воздушные праздники и авиашоу;
- Конструирование и развитие инженерной мысли;
- Детские и юношеские профориентационные программы и полёты;
- Лётная практика кадетов специализированных классов, школ и школ-интернатов;
- Развитая сеть аэродромов и площадок;
- Сеть аэроклубов и юношеских планерных школ как мест для развития авиационной культуры и ранней профориентации молодёжи;



Основные проблемы развития АОН России, требующие их превращения в задачи

- **Отсутствие идеологии развития АОН на уровне ценностей и смыслов, создающая отрицательный КЛИМАТ для инвестирования в отрасль;**
- **Формирование образа АОН, как НЕдопилотов и Недосамолётов без риск-ориентированного подхода;**
- **Отсутствие прозрачных требований к авиационному персоналу в части управления карьерой и к АТ в части их допуска к отдельным видам АР;**
- **Запретительное регулирование предпринимательской деятельности в части обеспечения дохода для участников рынка;**
- **Критическая нехватка первоначальной подготовки частных пилотов, пилотов СВС и технического персонала. Отсутствие единых требований к инструкторскому составу и отсутствие АУЦ по их подготовке;**
- **Несвоевременное построение системы законодательного регулирования в области поддержания лётной годности;**
- **Отсутствие условий для производства отечественных ВС и их последующей сертификации в России;**
- **Отсутствие налоговой лояльности к созданию новых и содержанию действующих аэродромов и площадок АОН;**
- **Конкуренция с модной тенденцией БПЛА;**
- **Низкая покупательная способность населения (медленно растем) и т.д. и т.п.;**
- **Подмена понятий - АОН, региональная авиация, малая авиация от их смешивания до неверных образов;**
- **Завышенные требования по ВЛЭК;**
- **Не дружелюбность крупных федеральных аэропортов;**



Кто виноват и что делать? Варианты возможного развития.

Потенциал развития

Гигантская территория страны
и недостаточность дорожного
сообщения

Большое количество
населения и его активность

Накопленный мировой опыт
развитой авиации

Можем использовать

Опыт автомобилизации
страны за 20 лет

- Было отставание от США в 10 раз
- Сейчас – в 2 раза (имеем средний мировой уровень)

Варианты развития

Революционный
(нетерпеливый)

Эволюционный
(настойчивый)

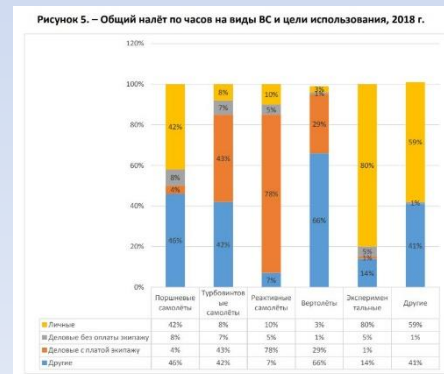
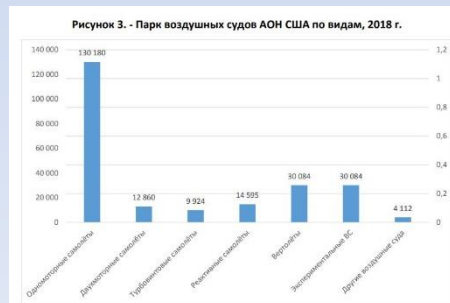
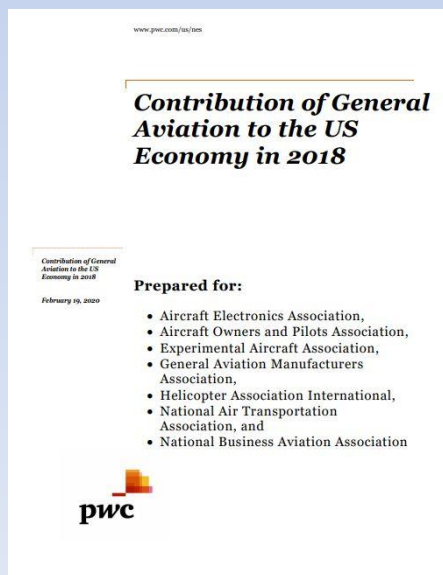
От цифры **7 500** воздушных судов
до **211 743** воздушных судов (как
в США) нам идти **15 лет**, если
начать **ЗАВТРА**, но начинать надо
СЕГОДНЯ!

- Создание законодательного, общественного и управленческого КЛИМАТА для развития АОН;
- Исклучение огосударствления бизнеса в области АОН;
- Либеральное применение авиационного законодательства в отношении АОН и замена аннулирования квалификаций пилотов на проверочные процедуры;
- Административное содействие власти росту активности рынка АОН прямыми и косвенными инструментами;
- Региональное содействие расширению сети аэродромов и площадок АОН, в том числе путём финансовых дотаций Главам субъектов от Федерального центра на уровне бюджета в целях развития туризма;
- Расширение сети АУЦ и способствование развитию филиальной сети;
- Рост правовой грамотности авиационного сообщества;
- Прозрачное содействие выпуску отечественных ВС без попыток глобализации рынка в интересах 1-2 игроков;

Как оценивать эффективность АОН в экономику страны?

Таким исследованием в России никто и никогда не занимался, поскольку никто не оценивал прямые и косвенные эффекты от её деятельности.

Маркетинговая компания «PWC» по заказу авиационных общественных организаций США провела такое исследование по итогам 2018 года, когда вся необходимая информация уже находилась в открытом доступе.



Правовое положение АОН в США для данного исследования

Авиация общего назначения в данном исследовании определяется как производство и эксплуатация любого типа воздушного судна, который имеет сертификат лётной годности, выданный Федеральными авиационными властями США за исключением воздушных судов, используемых для регулярных коммерческих воздушных перевозок или в военных целях.

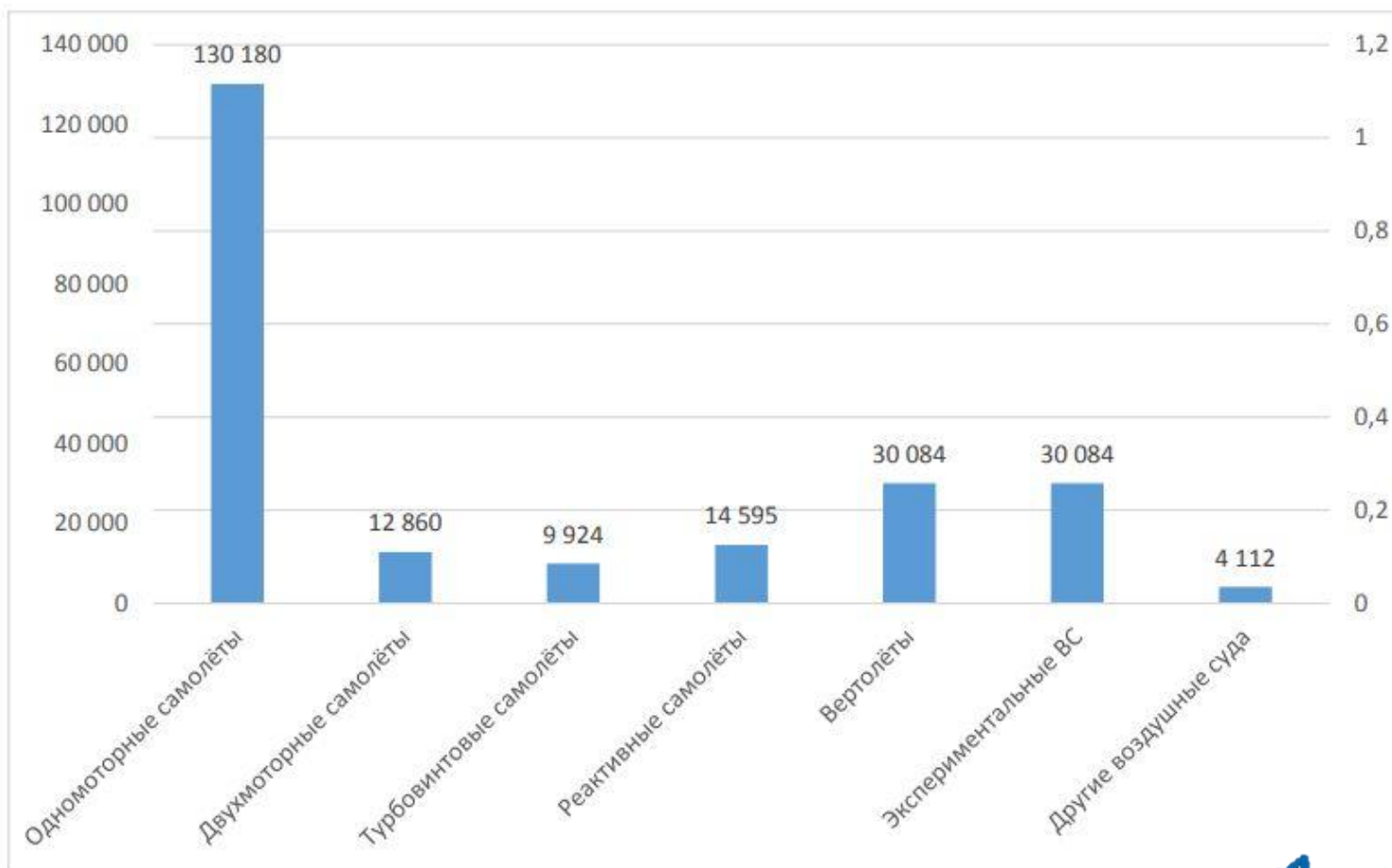
АОН определяется как отрасль, то есть как сумма предприятий задействованных в производстве воздушных судов и комплектующих, включая выполнение самих полётов и их техническое обслуживание и обеспечение, а также другие виды деятельности.

Общее экономическое влияние АОН, как отрасли, измеряется с точки зрения занятости, трудовых доходов, производства и добавленной стоимости за 2018 год, по данным, которые уже открыты и опубликованы на государственном уровне



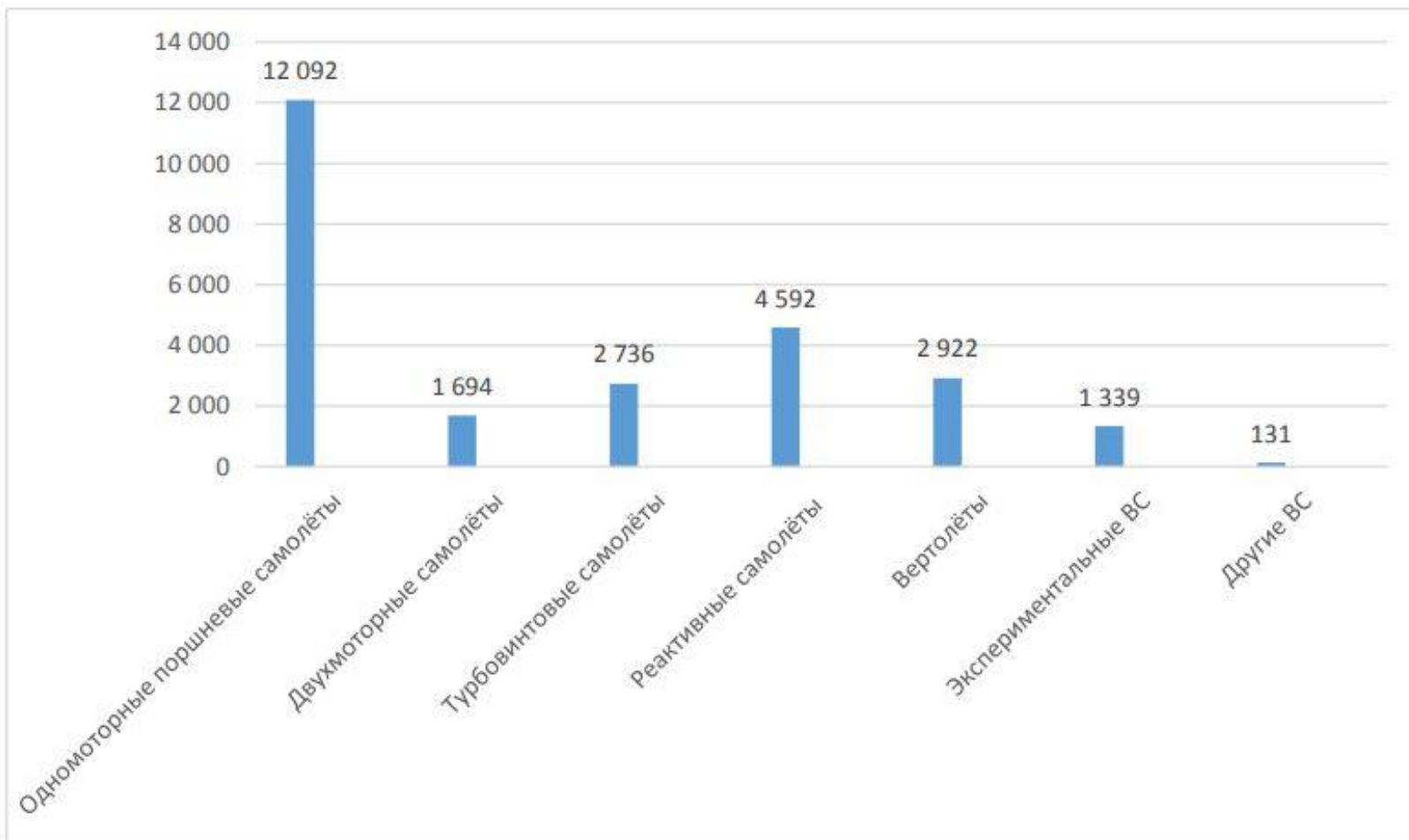
Основные цифры исследования (парк ВС по видам)

Рисунок 3. - Парк воздушных судов АОН США по видам, 2018 г.



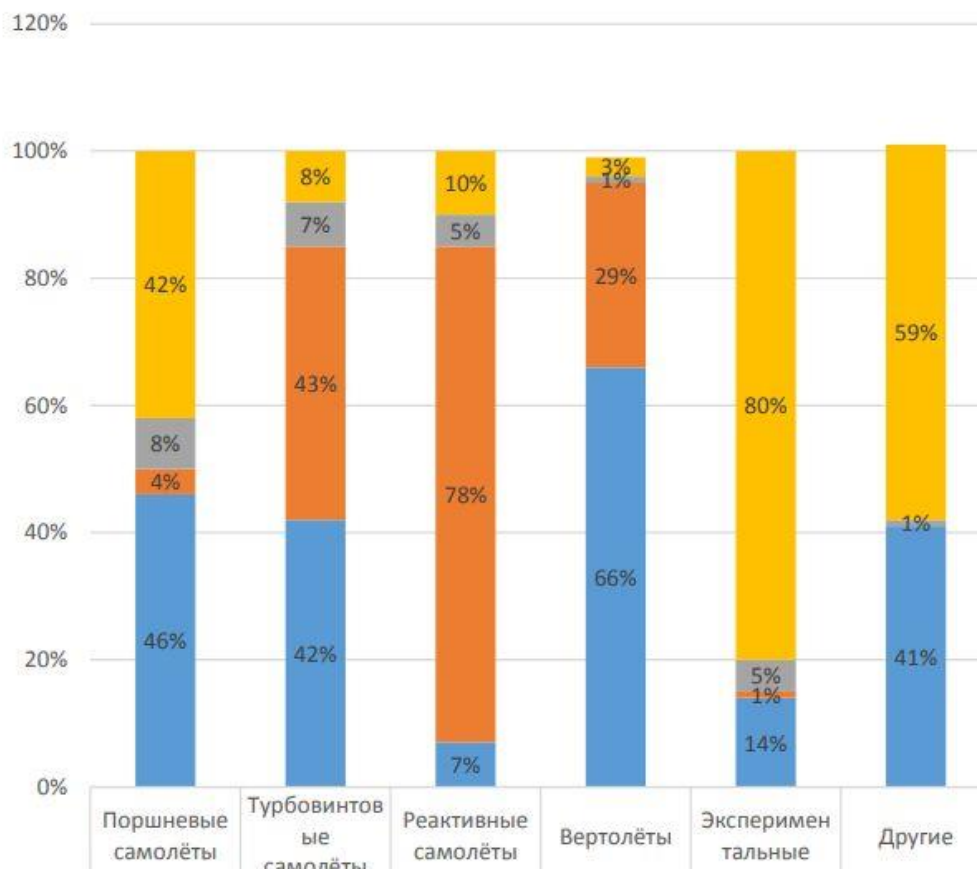
Основные цифры исследования (часы налёта в АОН по видам)

Рисунок 4. Часы налёты в АОН США по видам воздушного судна, 2018 г.



Основные цифры исследования (общий налёт в АОН по видам)

Рисунок 5. – Общий налёт по часова на виды ВС и цели использования, 2018 г.



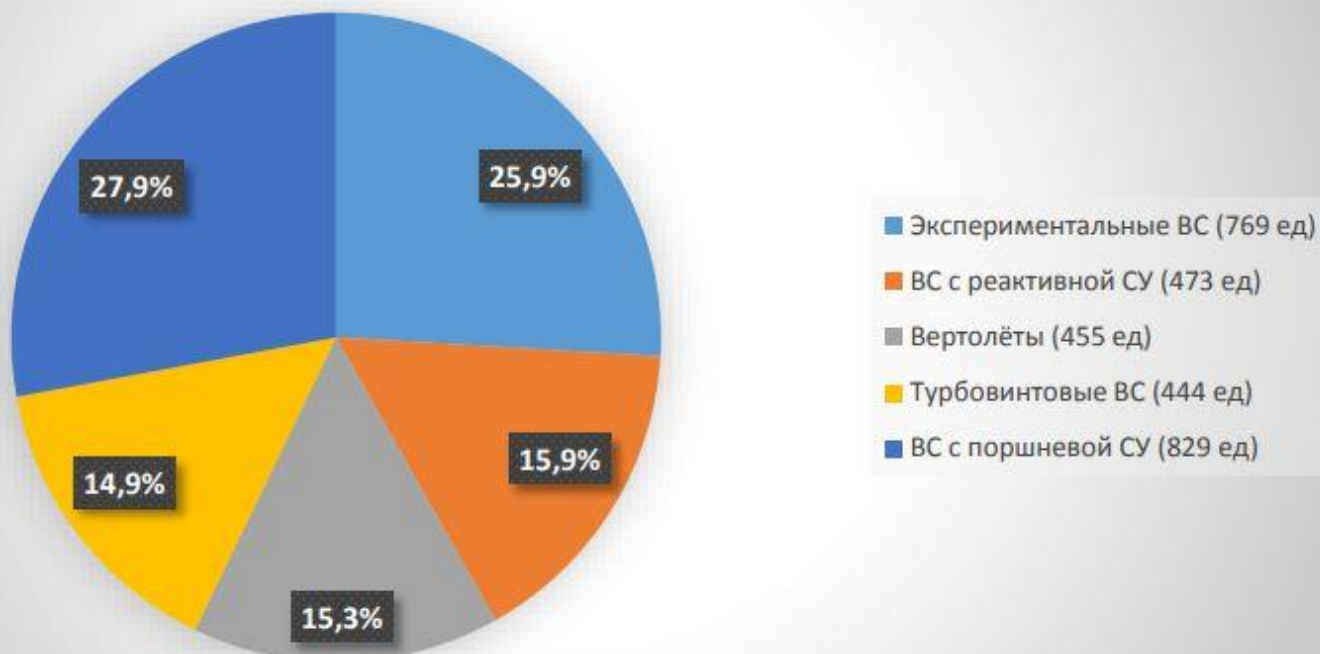
Личные	42%	8%	10%	3%	80%	59%
Деловые без оплаты экипажу	8%	7%	5%	1%	5%	1%
Деловые с платой экипажу	4%	43%	78%	29%	1%	
Другие	46%	42%	7%	66%	14%	41%



Основные цифры исследования (общие продажи новых ВС по видам)

Рисунок 1. - Поставленные новые воздушные суда в АОН США, 2018 г.

Общие продажи новых ВС в 2018 г. = 2,970



Основные цифры исследования свелись к следующим значениям

- обеспечено рабочих мест - **1 200 000 ед.**;
- оборот отрасли составил - **247 млрд.\$**;
- лётный количественный состав - **273 500 человек**;
- зарегистрировано в реестре - **211 743 воздушных судов**;
- прирост воздушных судов – **до 3000 единиц**;
- объём продаж авиационной техники произведённой в США - **12,2 млрд.\$**;
- объём продаж авиационных запчастей - **34 млрд.\$**;
- общий объём полётов - **25,5 млн. лётных часов**;
- расходы транзитных авиационных туристов внутри США на питание - **1,9 млрд.\$**;
- расходы транзитных авиационных туристов внутри США на проживание - **4,2 млрд.\$**;
- количество аэродромов обслуживающих АОН – **19 000 штук.**



Правовое определение АОН в России

ст.21 ВК РФ – это гражданская авиация не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ.

Тем самым с учётом международного опыта мы приходим к выводам, что при чётко прописанных требованиях к авиационному персоналу, единому идеологическому пониманию отрасли на всех уровнях управления и во всех регионах, а также сформированного здорового авиационного КЛИМАТА в отрасли данное определение необходимо оставить **НЕИЗМЕННЫМ**, а что мы будем под ним понимать зависит от нас самих!





Авиация общего назначения России – одна из важнейших составляющих экономики страны

АОН — важнейшая составная часть глобальной транспортной системы, дополняющая коммерческую авиацию и другие виды транспорта. Она служит гибким, быстрым и эффективным видом связи удаленных районов с деловыми центрами.

Для России с ее огромными пространствами, неразвитой транспортной инфраструктурой автомобильных и железных дорог, надолго замерзающими реками и озерами – частная авиация огромное благо.

АОН — создает сотни тысяч рабочих мест и стимулирует экономический рост, способствует развитию бизнеса, торговли, туризма и культуры.

АОН — способствует возрождению российского авиапрама. Известно, что Россия без авиации – это уже не Великая Россия.

АОН — способствует развитию, сохранению и возрождению тысячи малых аэродромов и посадочных площадок, заброшенных в конце 90 годов прошлого столетия.

АОН — всегда напоминает нам простое, но очень точное высказывание: «Одна миля шоссе или железной дороги не ведет никуда, одна миля взлетно-посадочной полосы ведет куда угодно!»

АОН — это постоянно практикующий кадровый и мобилизационный резерв для Минобороны и гражданской авиации, на подготовку и поддержание профессионального уровня которых не тратится ни рубля бюджетных средств.

Коллеги, отстаивайте интересы АОН на любых уровнях власти, используйте эту информацию для популяризации в СМИ!

Обобщая вышесказанное «Федерация АОН России» и МКАА «Безопасность полётов» предлагают всем заинтересованным лицам использовать данную памятку для формирования правильных образов об АОН в нашей стране.

