

# **Вклад АОН в обеспечение безопасности полётов**



**Президент Федерации АОН России  
Генеральный директор аэродромного комплекса «Первушино»  
Сергей Минигулов**

**14 декабря, 2021 г.  
Самара, Госавианадзор**

# Полёты по целям АОН и на воздушных судах АОН занимают самостоятельное место в авиационной деятельности среди:

1 Деятельности 106 коммерческих эксплуатантов в области перевозки пассажиров;



2 Деятельности 210 коммерческих эксплуатантов в области выполнения авиационных работ;



3 Деятельности 96 авиационных учебных центров по подготовке разных специалистов из числа авиационного персонала, в том числе и по целям АОН;



4 Полётов по целям АОН и эксплуатации воздушных судов АОН, не связанных с коммерческой перевозкой пассажиров и выполнением авиационных работ, где и коммерческие предприятия и владельцы ВС имеют свидетельства эксплуатанта АОН.



# Как корректно оценить и измерить вклад АОН в обеспечение безопасности полётов?

1. Надо дать ОПРЕДЕЛЕНИЕ «безопасности полётов»;
2. Отделить «безопасность полётов» от других видов безопасности;
3. Определить ГРАНИЦЫ и пределы этой безопасности для АОН с целью исключения домысливания и фантазий, либо обобщения с целью обесценивания отрасли;
4. Чётко обозначить задачи, которые выполняются «по целям АОН» и «воздушными судами АОН», а также ключевые точки роста;
5. Изменить отношение к АОН от сухих цифр статистики происшествий к вкладу АОН социально - значимые сферы;
6. Понимать реальную картину обеспечения надзорных функций в стране исходя из интенсивности полётов;
7. Иметь чёткий портрет пилота АОН, складывающийся исходя из его функционала;
8. Анализировать региональную и международную деятельность АОН с целью определения стратегического потенциала развития отрасли;
9. Воплощать единую политику развития АОН между авиационным сообществом и властью;
10. Учитывать предложения авиационного сообщества по законодательному регулированию отрасли.



# Определение безопасности полётов

Поскольку мы не найдём определения «безопасности полётов» в российских источниках воздушного права, поэтому обратимся к международному опыту и в частности к Приложению, 19 ИКАО на которое также ссылается ст.24<sup>1</sup> Воздушного кодекса РФ:

**«Безопасность полётов** – СОСТОЯНИЕ при котором РИСКИ связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются».

Ключевые слова это **СОСТОЯНИЕ** (то есть авиационной системы, организации или человека – как авиационного специалиста) и **РИСК** (как неопределённость), согласно которому авиация изначально не способна обеспечить безопасность на 100%. **Теперь будем с этим разбираться предметно!**



# Отделим безопасность полётов от других видов безопасности

**Авиационная безопасность** – это состояние защищённости авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Это САБы, периметры, контроли доступа, охрана, досмотры и т.д.  
(Этому у нас посвящена ст. 83 Воздушного кодекса РФ).



**Транспортная безопасность** – это состояние защищённости объектов транспорта от незаконного вмешательства.

(Этому у нас посвящены Федеральный закон № 16, а также постановления Правительства РФ № 2090, №1604, №1442. При этом постановление правительства №1604 затрагивает интересы АОН)



Транспортная безопасность



# Как определить «безопасность полётов» для АОН и как ею управлять?

## 1. Из каких источников субъект АОН должен узнать о безопасности полётов, если он:

- не авиационное предприятие сертифицированное по требованиям ФАП-246 для перевозки пассажиров?;
- не авиационное предприятие сертифицированное по требованиям ФАП-494 для выполнения авиационных работ?;
- не авиационный учебный центр, лицензированный по требованиям ФЗ-273 «Об образовании» и сертифицированный по ФАП-289?;
- эксплуатант сверхлёгкого или лёгкого ВС использующего его по целям АОН без обязанности получения свидетельства эксплуатанта АОН (гл.IV ФАП-128)

которые по специфике своей деятельности разрабатывают и утверждают СУБП, если этой безопасности законодательно в России практически не уделено никакого внимание, в отличие от авиационной и транспортной безопасности?

2. Если безопасность полётов это СОСТОЯНИЕ, то достаточно ли просто государственным органам пересчитать происшествия и количество незаконного ИВП?

3. Каким образом наличие единственного «Отдела надзора за деятельностью АОН» в Госавианадзоре увязывается с часто заявляемым тезисом о «развитии АОН»?

## Субъект (пилот) АОН может это узнать из шести источников:

1. С помощью превентивных, а не только карательных мер авиационных властей и государственных органов, включая МВД, ФСБ, прокуратуру и т.д.;
2. Став слушателем АУЦ и прослушав курс по «Воздушному праву»;
3. Проявив глубокую любознательность и самоподготовку, чудом добравшись до документов ИКАО;
4. Подписавшись на Телеграмм-канал «Федерации АОН России»;
5. Став, к сожалению, участником любого авиационного события;
6. Общась в профессиональном авиационном сообществе.



# Что включается в СОСТОЯНИЕ авиационной системы для АОН?

1. Государственная деятельность исполнительных органов власти в лице регулятора – Минтранса, исполнителя – Росавиации, надзора в лице Ространснадзора.
2. Наличие у авиационной образовательной организации или авиационного предприятия необходимых лицензий и сертификатов.
3. Соответствие кадрового состава авиационной организации занимаемым должностям.
4. Всеобщее соблюдение законодательства в части наличия судовой документации.
5. Подготовленный авиационный персонал, имеющий профессиональную подготовку, в том числе по линии ДПО, кроме пилотов использующих ЛА с Мк до 115 кг.
6. Соблюдение правил использования воздушного пространства всем сообществом АОН.
7. Своевременное техническое обслуживание воздушных судов допущенным персоналом.
8. Высокая требовательность к себе со стороны авиационного персонала в целях повышения образованности и самодисциплины.
9. Поддержание аэродромами и посадочными площадками на высоком уровне авиационной культуры.
10. Идеология АУЦ, направленная в первую очередь на воспитание, а потом на услугу.
11. Всеобщая пропаганда и трансляция положительных примеров отрасли.



# Почему АОН – недооценённый потенциал!

**Так сложилось**, что в стране уделяется недостаточно внимание деятельности авиации общего назначения (АОН) как отрасли, хотя во всём мире этот сектор гражданской авиации именуемый «General aviation» является базовым для развития других видов авиации и главным для развития внутреннего авиационного туризма как в сфере оказания услуг, так и в части пилотов – путешественников, формирующих значительный туристический потенциал.

**Сектор АОН**, как и любой социальный срез общества, очень разнообразный, одновременно простой и одновременно сложный, поскольку состоит из людей с разным достатком, разными возможностями, разной авиационной культурой и различной авиационной техникой от простых парашютов, до сложных турбореактивных самолётов.

**Самодостаточная часть АОН** способна строить посадочные площадки и аэродромы без дополнительного привлечения бюджетных средств, формируя тем самым сеть аэродромов по всей стране, которые обеспечивают транспортную доступность не только в удалённые регионы, но и в места туристической привлекательности.



# Какие основные задачи АОН в России?

**АОН выполняет** подготовку частных пилотов, пилотов воздушных шаров, пилотов планеров и пилотов СВС в 15 авиационных учебных центрах.

**АОН обеспечивает** деятельность в области ранней профориентации молодёжи, проводя работу с детскими и юношескими организациями, школами, ВУЗами и кадетскими корпусами.

**АОН создаёт** кадровую платформу для всех видов авиации.

**АОН является** областью применения профессиональных навыков бывших и действующих пилотов государственной и гражданской коммерческой авиации.

**АОН составляет** основу частного и делового авиационного туризма и как следствие источником появления посадочных площадок.

**АОН формирует** авиационные клубы и сообщества, где зарождаются основы авиационной культуры.

**АОН проводит** массовые авиационные праздники, вовлекая в авиационную деятельность огромное количество людей и многое другое.

**АОН – это** дорогой, мощный и качественный тренинг личностного роста, позволяющий раскрыть внутренние возможности человека и формирующий принципиально новую и успешную среду общения.



# Как мы видим позиционирование АОН в государственных отчётах

Если проанализировать отчёты о деятельности АОН, то они занимают очень мало места и касаются в основном только отрицательных сторон огромного пласта деятельности, а именно:

- 1 о количестве авиационных происшествий;
- 2 о количестве незаконного использования воздушного пространства;
- 3 о количестве неполной судовой документации;
- 4 о количестве недостаточного профессионализма лётных кадров и другой негативный контент, который присутствует в любой социальной активности.
- 5 об обесценивании отрасли на примере единичных случаев.



# Что вы слышали за последние полгода о полезности АОН?

В частности о:

- 1 количестве построенных аэродромов и посадочных площадок?
- 2 количестве спасённых жизней по программам добровольного поиска и спасания;
- 3 количестве выпускников кадетских школ и классов с первоначальной лётной подготовкой?
- 4 количестве построенных самолётов, вертолётов и автожиров?



# Мы постарались сформулировать причины отсутствия внимания к АОН

Поскольку фокус внимания не ориентирован на массовость, доступность и опорную роль, то этому есть **четыре причины.**



**Первая причина:** к АОН не относятся как к отрасли способной к воспроизводству и саморазвитию, а относятся как к сфере исключительно личного использования воздушного судна, лишённой общественной полезности. Отношение к пилотам, как к недопилотам, хотя как мы выясним далее - это не так.

**Вторая причина:** в обществе есть недопонимание сущности АОН и как следствие её полезности, поскольку на государственном уровне не определены её задачи, они не доносятся массово и не транслируются на государственном уровне.

**Третья причина:** по целям АОН может выполнять полёт любое воздушное судно, от сверхлёгкого до пассажирского лайнера, нивелируя тем самым задачи АОН.

**Четвёртая причина:** разный мировой и российский опыт использования АОН. Где-то он включает в себя авиаработы, где-то нет.



**Ключевые точки роста  
АОН мы видим в частном  
и деловом авиационном  
туризме и в подготовке  
пилотов!**



# АОН среди четырёх основных стратегий развития авиатуризма

1

Доставка туристов - пассажиров рейсовыми самолётами через услуги авиакомпаний.



2

Частные пилоты – путешественники АОН, летающие по регионам страны и за её пределы.



3

Предоставление авиационных услуг в местах активной туристической деятельности или рекреационные полёты в местах базировки ВС.



4

Небольшие региональные компании или перевозчики.

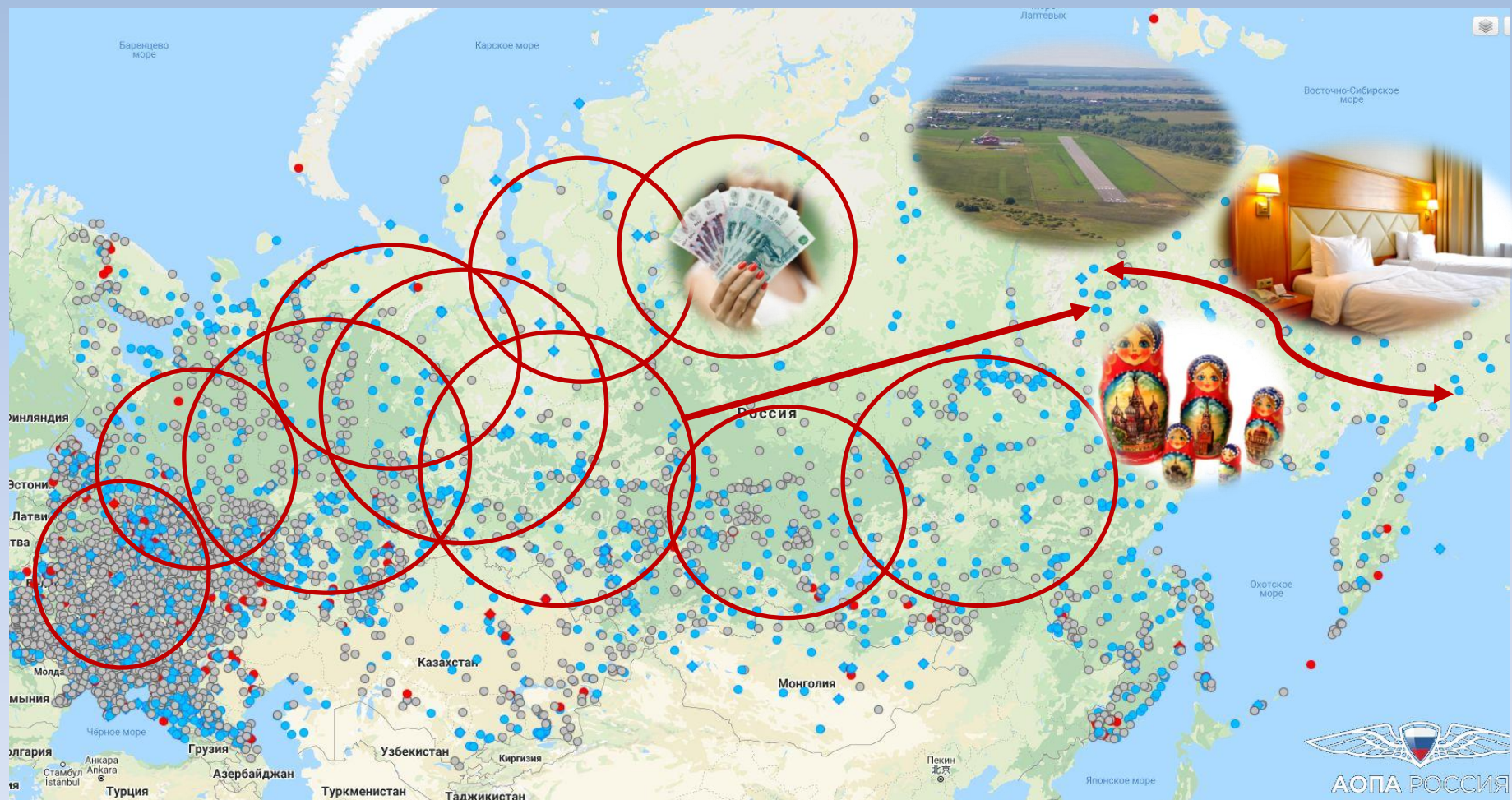


# Есть примеры аэродромов и площадок около мест туристического паломничества в России

1. Московский Кремль
2. Большое Болдино (Пушкинские места)
3. Эльбрус
4. Оборонительные Форты Калининграда
5. Казанский Кремль
6. Кунгурские пещеры
7. Пещера Шульган-Таш
8. Саяны
9. Цимлянское водохранилище



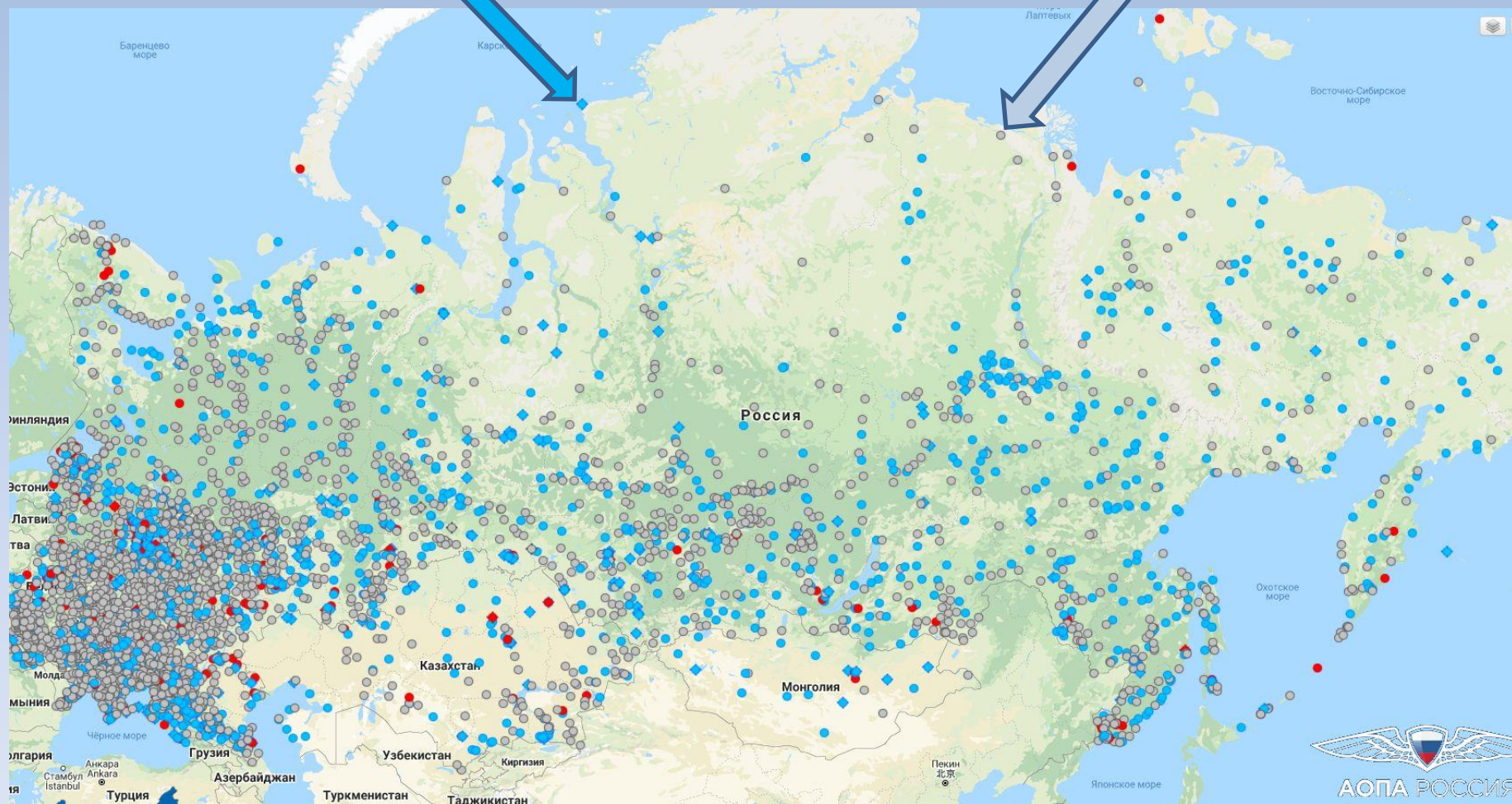
# Мы видим это так, как во всём мире



# Но у нас пока так. Страна пустая!

Синие точки – действующие.

Серые точки – не действующие.



# Пустота страны подтверждается обеспечением надзорных функций исходя из количества полётов и плотности населения

## МОСКОВСКИЙ АВИАУЗЕЛ:

- ✓ **ВЫСОКАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ ПОЛЁТОВ +**
- ✓ **ВЫСОКАЯ ПЛОТНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ +**
- ✓ **ВЫСОКАЯ КОНЦЕНТРАЦИЯ КРИТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ =**



## ЦЕНТРАЛЬНАЯ И ЮЖНАЯ РОССИЯ:

- ✓ **НИЗКАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ ПОЛЁТОВ +**
- ✓ **ВЫСОКАЯ ПЛОТНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ +**
- ✓ **ВЫСОКАЯ КОНЦЕНТРАЦИЯ КРИТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ =**

## КРАЙНИЙ СЕВЕР, СЕВЕРНЫЙ УРАЛ, СИБИРЬ, ДАЛЬНИЙ ВОСТОК:

- ✓ **НИЗКАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ ПОЛЁТОВ +**
- ✓ **НИЗКАЯ ПЛОТНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ +**
- ✓ **НИЗКАЯ КОНЦЕНТРАЦИЯ КРИТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ =**



# Как выглядит портрет командира ВС АОН

**Авиационный персонал** – это лица имеющие профессиональную подготовку, которые осуществляют деятельность по обеспечению безопасности полётов воздушных судов и авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полётов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживания воздушного движения и включены в перечни специалистов авиационного персонала.



**Поэтому обвинять пилотов АОН в непрофессионализме – как минимум не правда, как максимум – не этично!**



# Почему АОН – школа жизни?

Потому что навык приобретённый в умении решать авиационные задачи в АОН – это отличная школа, лучше которой ещё не создано за последние 20 лет!

## ПИЛОТ АОН

(один решает комплекс задач, при этом пользуется минимальной поддержкой)

1. Пилот
2. Второй пилот ( в одном лице)
3. Метеоролог
4. Радист
5. Штурман
6. Штабист и планировщик маршрутов
7. Юрист
8. Техник – инженер
9. Работодатель
10. Генеральный директор авиационного предприятия
11. Владелец аэродрома со знанием законодательства
12. Выполняет требования безопасности полётов, авиационной и транспортной безопасности.
13. Возможно летающий чиновник, ведь в АОН нет бывших или списанных.

## ЛИНЕЙНЫЙ ИЛИ КОММЕРЧЕСКИЙ ПИЛОТ БОЛЬШОГО СУДНА

(как правило решает задачи в пределах своего функционала, поскольку остальные задачи распределены на должности сотрудников предприятия)

1. Пилот
2. Второй пилот
3. Автопилот и компьютер.
4. Выполняет требования безопасности полётов, авиационной и транспортной безопасности.



# К авиационным специалистам АОН мы не относим

1. Лиц не прошедших подготовку по программам утверждённым уполномоченным органом в области Гражданской авиации и соответственно не достигших возраста 16 лет.
2. Кандидатов для поступления в АУЦ не имеющих средне-специального или высшего образования, а также не прошедших врачебно-лётную экспертную комиссию по соответствующему классу и графе.  
(ФЗ- 273 «Об образовании», медицинский ФАП-50).
3. Лиц не прошедших профессиональную подготовку и эксплуатирующих летательные аппараты с массой конструкции до 115 кг.



СРЕДНЕЕ СПЕЦИАЛЬНОЕ



# В перечень авиационного персонала АОН как правило входят

1. Коммерческий пилот (самолет, дирижабль, вертолет);
2. Линейный пилот (самолет, вертолет);
3. Пилот многочленного экипажа (самолет);
4. Частный пилот (самолет, дирижабль, вертолет);
5. Пилот планера;
6. Пилот свободного аэростата;
7. Пилот сверхлегкого воздушного судна;
8. Штурман;
9. Бортрадист;
10. Бортинженер (бортмеханик);
11. Лётчик-наблюдатель;
12. Бортпроводник;
13. Бортоператор;
14. Специалист по техобслуживанию воздушных судов;
15. Сотрудник по обеспечению полетов.

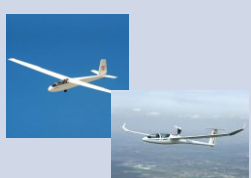
Подготовка в ВУЗ  
подведомственных Росавиации

Подготовка преимущественно в  
частных авиационных учебных  
центрах АУЦ

**Передача навыков лицам**, эксплуатирующим ЛА с массой конструкции до 115 кг производится наставниками в частном порядке, в порядке клубной системы или самостоятельно.



## Как выглядит подготовка пилотов в классе СВС

| самолёты                                                                                                             | вертолёты                                                                         | автожиры                                                                                                                                                              | конверто-<br>планы                                                                 | воздушные<br>шары                                                                   | дирижабли                                                                           | Планер и<br>моторпланер                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      |  |                                                                                      |  |  |  |                 |
| <b>АУЦ – 3:</b><br>Уфа, Омск,<br>Москва.<br><b>70%</b> не смогли<br>легализоваться<br>или обменять<br>свидетельства. | <b>АУЦ – нет.</b><br>2% пилотов со<br>свидетельствам<br>и нового<br>образца.      | <b>АУЦ – 1:</b><br>Воскресенск.<br><b>80%</b> не смогли<br>легализоваться<br>или обменять<br>свидетельства.                                                           | <b>ЭТО<br/>ПЕРСПЕКТИ<br/>ВА</b>                                                    | <b>АУЦ – 1:</b><br>Москва                                                           | <b>НЕТ</b>                                                                          | <b>АУЦ – 1:</b><br>Москва.<br><b>Программа<br/>индивидуальн<br/>ой подготовки:</b><br>Новосибирск. |
| дельталёты                                                                                                           | аэрошюты                                                                          | мото-<br>дельтаплан                                                                                                                                                   | дельтапланы                                                                        | парапланы                                                                           | Мото-<br>парапланы                                                                  | паралёты                                                                                           |
|                                      |  |                                                                                      |  |  |  |                 |
| <b>АУЦ – нет.</b><br><b>90%</b> не смогли<br>легализоваться<br>или обменять<br>свидетельства.                        | <b>АУЦ – нет.</b><br><b>100%</b> не смогли<br>легализоваться                      | <b>Для этих видов АУЦ не требуется, поскольку масса<br/>конструкции этих ЛА с некоторыми модификациями<br/>самолётов, вертолётотв и планеров не превышает 115 кг.</b> |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                                    |



## Как выглядит подготовка частных пилотов

| САМОЛЁТЫ<br>(М взл до 5700 кг)                                                                                                                                                                                                                                                                 | ВЕРТОЛЁТЫ<br>(М взл до 3100 кг)                                                                                                        | АВТОЖИРЫ<br>(М взл более 495 кг)                                                    | КОНВЕРТОПЛАНЫ<br>(М взл до 5700 кг)                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                               |                                                      |  |  |
| <p><b>Частные АУЦ с ПЛП – 8:</b> Москва и область, Тверь, Омск, Волгоград, Новосибирск.</p> <p><b>Государственные ВУЗЫ и АУЦ до уровня коммерческого пилота с выдачей частного пилотского - 7:</b> Сасово, С.-Петербург, Ульяновск, Красный Кут, Бугуруслан, Хабаровск, Якутск, Красноярск</p> | <p><b>Частные АУЦ – 3:</b> Москва, Владивосток.</p> <p><b>Государственные ВУЗЫ и АУЦ до уровня коммерческого пилота – 1:</b> Омск.</p> | НЕТ                                                                                 | НЕТ                                                                                 |

**Наибольшие потери** пришлись в 2014-2016 годах в период сокращения АУЦ, а также аннулирования свидетельств авиационного персонала частных и коммерческих пилотов прошедших подготовку в «Челавиа». На сегодняшний день открытие и содержание АУЦ остаётся тяжёлым занятием. Создание АУЦ производится по заявительному принципу, но желающих по прежнему мало из-за отсутствия возможности выполнения требований, где необходимо соблюсти баланс между «бизнесом» и «воспитанием».



# Вымирающий класс СВС

АУЦам, чтобы обучать на дельталётах, аэрошютах требуется иметь сертифицированную технику и персонал, поскольку эти виды ЛА не попадают преимущественно в категорию до 115 кг и поэтому АУЦам не выгодно с ними связываться.



**Поэтому было бы целесообразным рассмотреть предложение увеличения взлётной массы класса СВС от 495 кг до 600 кг в сухопутном варианте и 650 в гидроварианте, чтобы не экономить на прочности ВС и расширить диапазон прочностных характеристик, а категорию «с массой конструкции до 115 кг.» увеличить до 150 кг по этим же причинам!**

**Это позволит сохранить увлечённых людей и виды этих ЛА без участия профессиональных АУЦ!**

**Однако есть опасение в качестве подготовки общественными организациями без процедур сертификации, поэтому целесообразно оставить лицензирование со стороны Министерства образования и науки, но без сертификата АУЦ со стороны Росавиации. Но теоретическое обучение преподавательского и инструкторского состава и КПК должны проходить исключительно в АУЦ, в том числе и в части обучения основам педагогической деятельности. Ответственность всех участников процесса должны быть застрахована.**



# Почему АОН это кадровая основа?

Потому что пилоты решают разные задачи и в АОН они по нагрузке значительно сложнее по особенностям, но МЕНЕЕ важны по ответственности за другие жизни.

Когда мы готовились к выступлению на «Гидроавиасалоне – 2020», то провели экспресс-анализ количества курсантов ВУЗов с начальной подготовкой в Аэроклубах. Оказалось, что из 100% слушателей только 2% курсантов имеющих опыт АОНовской деятельности.

Так например, пилоты лайнеров, совершивших по всему миру экстренные посадки имели опыт начальной подготовки в аэроклубах или большой опыт полётов в ручных режимах на планерах и поршневых самолётах.

Гудзон, 2009 год



Ижма, 2010 год



# Сравнительный региональный и международный анализ деятельности АОН. Сегодня в России.

- Количество ВС  
(включая вне правового поля)  
**≈ 7500**

- Аэродромов и площадок  
≈ 300 самолётных и ≈ 700  
вертолётных  
Хорошо оборудованных  
самолётных ≈ 60

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

- АУЦ по задачам АОН  
**16**

- Производителей  
авиатехники  
**≈ 25 предприятий**

- Аэроклубов в том числе  
без организации юрлица  
**≈ 350**

- **Пока очень сильно  
отстаем от развитых  
стран**



# Общемировые цифры

| Показатели                                 | Вся зап. Европа | Великобритания           | Франция      | Чехия  | США                                                           | Россия                       |
|--------------------------------------------|-----------------|--------------------------|--------------|--------|---------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Количество ВС АОН                          | 110 000         | 20 400                   | 34 600       | 8000   | 211 743                                                       | 7500                         |
| 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                                                       | ≈ 9000                       |
| Совокупный косвенный вклад АОН в экономику | 30 млрд. Евро   | 3 млрд фунтов стерлингов | 4 млрд. Евро |        | 247 млрд. \$<br>(«PWC» вклад АОН в экономику США за 2018 год) | ?<br>никто никогда не считал |



## Основные цифры исследования АОН в США 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 авиационных путешественников внутри США на питание - **1,9 млрд.\$**;
- расходы авиационных путешественников внутри США на проживание - **4,2 млрд.\$**;
- количество аэродромов обслуживающих АОН – **19 000 штук.**

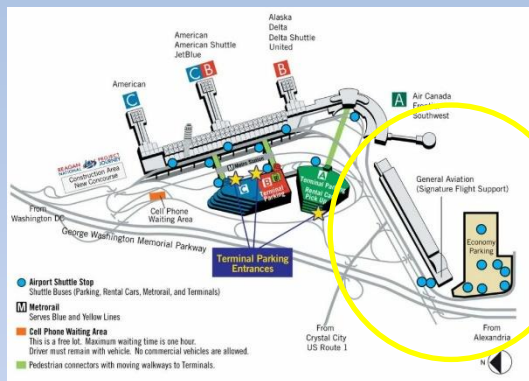


# Примеры терминалов «General aviation» в США и Европе

Американцы и Европейцы в 99% путешествуют внутри страны по сети маленьких площадок или к терминалам Федеральных аэропортов



Федеральные аэропорты очень дружелюбны, предоставляют льготы и специальные терминалы и программы лояльности



- При заправке топливом можете получить такси бесплатно;
- Сервисные услуги для частных пилотов по бронированию отелей, техническому обслуживанию;
- Отношение к АОН уважительное;
- К поломке техники относятся как к сервису, а не как к преступлению;

Государственное масштабное мышление с пониманием 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.\$;



# Выяснив понятие СИСТЕМЫ в АОН, предлагаю рассмотреть вклад Федерации АОН в обеспечение безопасности полётов

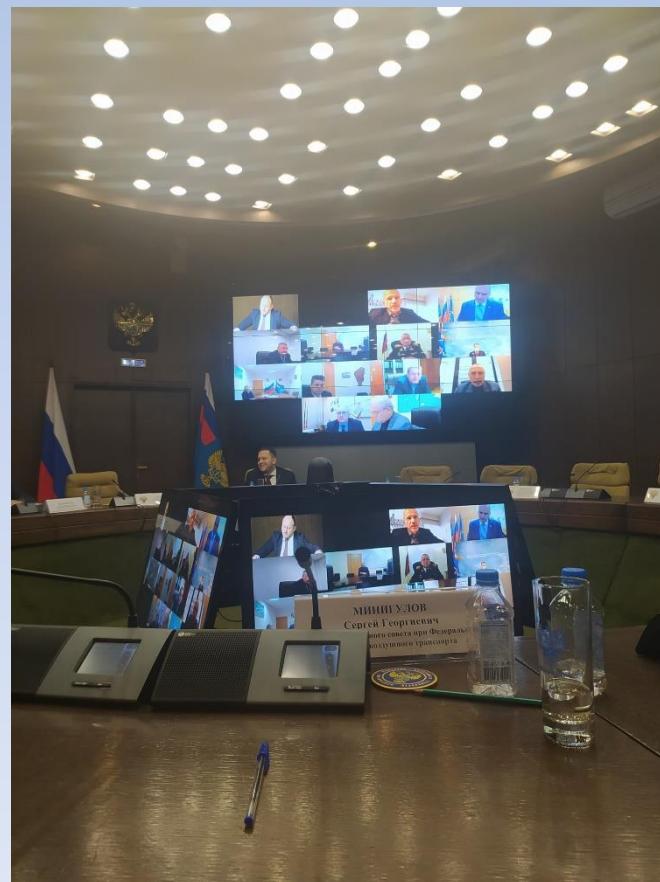
## 1. Проведение слётов и Конгрессов с организацией практических семинаров.

Так в 2021 году в «Первушино» проведён II-ой всероссийский Конгресс АОН с участием заместителя Министра промышленности и торговли РФ Бочарова О.Е. и начальника Приволжского МТУ Росавиации Пименовой Л.С.



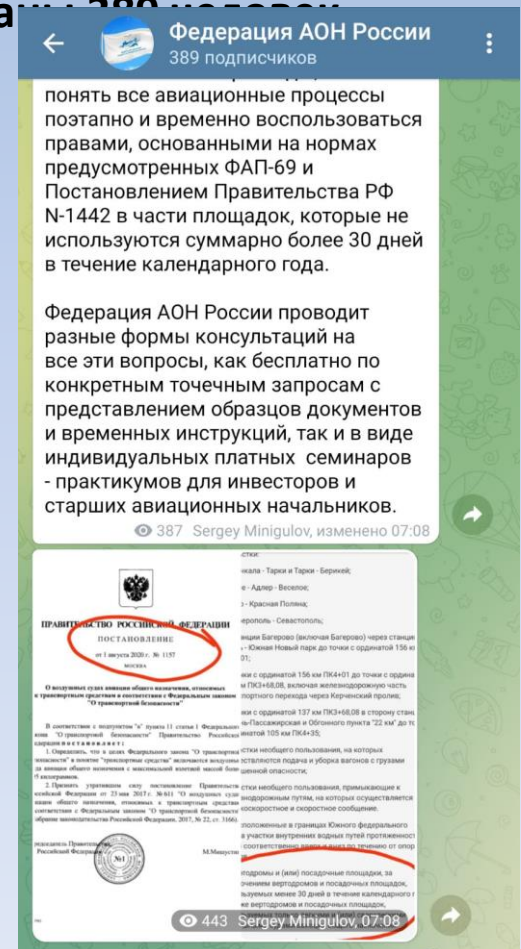
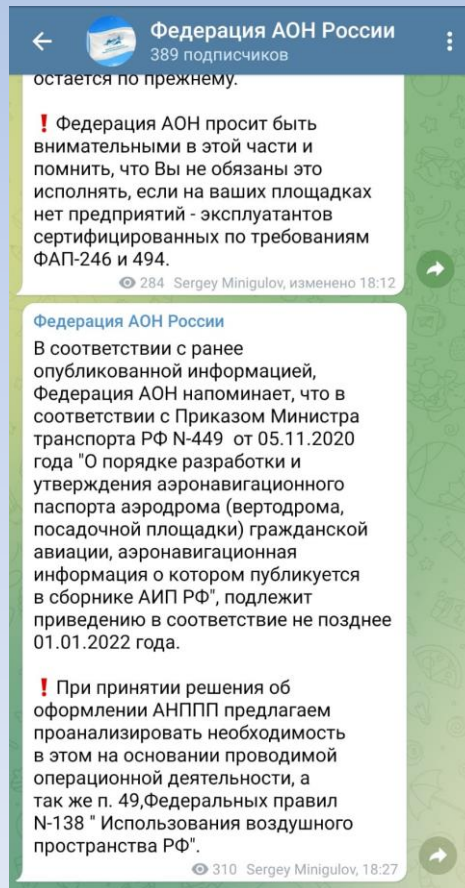
# Вклад Федерации АОН в обеспечение безопасности полётов

2. Тесное взаимодействие «Федерации АОН России» с органами государственной власти. Участвуем во всех мероприятиях авиационных властей, а также входим в состав Общественного совета при Росавиации и активно участвуем по вопросам продвижения и защиты интересов АОН.



## Вклад Федерации АОН в обеспечение безопасности полётов

3. Обеспечиваем информационный правовой консалтинг по воздушному законодательству, а также правоприменению посредством информирования авиационного сообщества через Телеграмм-канал, в том числе о важных событиях отрасли. На сегодняшний день на него подписаны 280 человек.



# Вклад Федерации АОН в обеспечение безопасности полётов

4. Разместили штаб - квартиру Федерации АОН России в Уфе и на площадке «Первушино» с действующим авиационным учебным центром с целью качественной подготовки лётного состава и пропаганды обеспечения безопасности полётов.



# Вклад Федерации АОН в обеспечение безопасности полётов

5. Реорганизуем региональные представительства в субъектах РФ и их организацию исключительно на базе действующих посадочных площадок с единым брендингом. На сегодняшний день полностью реорганизованы представительства в Московской, Калининградской, Ярославской, Оренбургской, Омской, Свердловской областях, в Республике Саха-Якутия и в Приморском крае.



# Вклад Федерации АОН в обеспечение безопасности полётов

6. С 2021 году учредили медаль «За заслуги в развитии АОН России», которой уже награждены 18 человек, внесшие значительный вклад в развитие отрасли: это владельцы посадочных площадок, авиационные спортсмены, главные конструкторы и авиационные инженеры, организаторы авиационных мероприятий.



# Рекомендации по обеспечению безопасности полётов

1. Информировать инспекторский состав, органы прокуратуры, МВД и других проверяющих о понятии «Безопасность полётов» с целью исключения самостоятельного толкования и поиска возможных нарушений, которые «кажутся» им опасными по субъективному восприятию;
2. Разработать письменные рекомендации по обеспечению безопасности полётов в АОН;
3. Исключить в средствах массовой информации, а также на кустовых совещаниях попытки обесценивания отрасли на примере единичных случаев, иначе будет справедливым обесценить органы власти на единичных негативных примерах;
4. Исключить понятие «воздушные суда АОН» из абз.2 п.2 Постановления Правительства РФ № 1604 от 05.10.2020 г. «Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта», как противоречащие определению АОН в Воздушном кодексе РФ.
5. Неукоснительно соблюдать п.4 Постановления Правительства РФ № 1442 в отношении объектов транспортной инфраструктуры и не требовать от посадочных площадок АОН паспорта транспортной безопасности ввиду «возможного» прилёта ВС саниавиации, государственной авиации или ВС выполняющего авиаработы.
6. На основе конструктивного взаимодействия развивать АОН, опираясь на лучшие примеры в отрасли.



# Личная страничка

*Хотите достичь цели – не бойтесь  
окружать себя профессионалами  
отрасли, попробуйте думать как они,  
погрузитесь в их жизнь наполненную  
победами и поражениями!*



**Спасибо за внимание!**



## МИНИГУЛОВ Сергей Георгиевич

Частный пилот, пилот СВС-инструктор.

Частный пилот, пилот СВС-инструктор, авиационный спортсмен  
ДОСААФ России.

**Президент Федерации авиации общего назначения  
России.**

Основатель и руководитель аэродромного комплекса «Первушино».  
Организатор 5 Чемпионатов России по СЛА и 7 Всероссийских слётов  
любителей авиации.

Почётный работник государственной молодёжной политики  
Республики Башкортостан.

За организацию масштабных мероприятий награждён Грамотой  
к памятной медали Президента РФ.

Окончил три авиационных учебных центра. Освоено более  
12 типов ВС, общий налёт 1860 часов, 310 прыжков с парашютом.



ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНГРЕСС АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ