

*26 ноября 2019 года.  
Кобызев Алексей Борисович  
Вице президент ОФСЛА РФ,  
мастер спорта международного класса,  
генеральный директор ООО «АСК «Дельта»  
Выступление на заседании  
«круглого стола» Комитета по экономической политике  
Совета Федерации по теме:  
«Законодательное обеспечение развития малой авиации»*

## **Применение малой авиации в авиационных работах**

В прошлом году ОФСЛА РФ отметила свой юбилей (40 лет).

Знаменитый Полет Надежды Президента Российской Федерации В.В. Путина на сверхлегком воздушном судне (СВС) – дельталете «Поиск- 06» на Ямале безусловно вошел в историю нашей федерации, стал ярким примером для авиационной молодежи. Большой вклад в становление и деятельность федерации, развитие авиации России были сделаны руководителями федерации Забавой В.И.(заслуженный военный летчик, заслуженный тренер) и Игорем Никитиным (пилот- инструктор, доктор технических наук)

Наша федерация сегодня - это более 9000 увлечённых авиацией людей, это чемпионы и рекордсмены мира и Европы, это люди, выполняющие авиационные работы на сверхлегких воздушных судах (СВС), это инструкторы, тренеры и спортивные судьи, это дети, летающие на парапланах.

При поддержке Объединенной Федерации Сверхлегкой Авиации РФ (ОФСЛА РФ) с 2000 года создана целая отрасль применения сверхлегкой авиации в сельском хозяйстве РФ. Это подготовка летного и технического персонала, это техническое творчество, создание и применение современной авиатехники и оборудования. На сверхлегких воздушных судах сейчас выполняется более 80% авиаработ. В основном это единичные экземпляры воздушных судов (ЕЭВС), которые выполняют по всей России обработку более 10 000 000 гектар посевов ежегодно. Замены им пока нет. Сейчас в России это десятки предприятий и отдельных ИП. Это малый бизнес. Авиационные работы по защите полезных растений от болезней, вредителей, сорняков, саранчи вновь стали неотъемлемой частью агротехнологии выращивания полезных растений и дают миллиарды рублей экономике РФ за счет прибавки урожая высокого качества.

В прошлом году, только сверхлегкая авиация смогла выполнить поставленную Президентом Губернатору Волгоградской области задачу по обработке водных объектов против мошки и комара при подготовке к ЧМ 2018. В результате в Волгограде впервые увидели футбольные матчи мирового уровня на великолепном вновь построенном стадионе. Именно опыт выполнения авиационных работ в сельском хозяйстве в современных условиях (внеаэродромное базирование, короткие ВПП, поля сложной конфигурации, рабочая высота полета не более 3 метров, сжатые сроки обработки) и мастерство пилотов позволили впервые в России применить авиацию по точечной ларвицидной обработке в таком объеме и в такие сроки.

В этом году участие предприятия эксплуатанта СЛА - ООО «АСК «Дельта» в торгах по выполнению авиационных работ по защите лесных массивов от вредителей в Волгоградской области позволило почти вдвое снизить цену работ и обеспечить экономию бюджетных средств более чем на три миллиона рублей. Эффективность защитных мероприятий была практически 100%.

Возрождение слъхозавиации России стало возможным на новом качественном уровне за счет применения сверхлегких воздушных судов и технологии малообъемного мелкокапельного опрыскивания. Внедрение в технологическую и ценовую цепочку выращивания и защиты урожая зерновых современной авиатехники и технологии позволило ряду предприятий на самоокупаемости, без привлечения бюджетных средств, успешно работать и развиваться.

Но сегодня это уже совершенно другой качественный уровень авиатехники, технологий, технических средств по сравнению с ранее традиционно применявшимся самолетом АН-2. (АН-2: вес- около 5000 кг. двигатель 1000 л.с., емкость бака 1500 литров, расход рабочей жидкости (вода+действующее вещество (д.в.) по норме из каталога)- 25-50 литров на гектар, полидисперсный распыл (форсунки), обработка за вылет 30-60 гектар, высота полета на гоне- 25- 50 метров, СП-30: вес- 495 кг, двигатель 100 л.с., емкость бака- 160 литров, расход рабочей жидкости- 4 литра на гектар (вода + д.в. по норме из каталога), практически монодисперсный распыл (ВРЖ), обработка за вылет- 40 гектар, высота полета на гоне 3-5 метров)

Именно технология мелкокапельного малообъемного опрыскивания и сертифицированная в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил аппаратура определила сверхлегкой авиации место по защите растений в современных условиях

Экономический эффект применения сверхлегких воздушных судов достигается снижением сопутствующих затрат у хозяйств, не высокой стоимостью работ и снижением расходов на приобретение препаратов. Биологический эффект обеспечивается технологией и современными техническими средствами точного внесения препарата. Экологическая безопасность достигается применением современных препаратов и уменьшением нормы внесения препарата за счет инновационных распылительных устройств.

Вопрос развития сельхозавиации это одновременно вопрос продовольственной безопасности, здоровья нации, экологии, экономики, науки, технологии, техники, права. В той или иной степени она имеет отношение к минсельхозу, минтрансу, минпрому, минэкономразвитию, минфину и другим ведомствам.

Развитие сельскохозяйственной авиации – часть в решении общей национальной проблемы развития авиации России, но в силу особой значимости сельхозавиации для экономики РФ, у нее особое место. Возможно, что через развитие сельхозавиации, будет дано развитие авиации России и возвращение РФ на мировой рынок как ведущей авиационной державы.

**Однако целая отрасль применения СВС в сельском хозяйстве, созданная энтузиастами, профессионалами разрушается не продуманными нормативно-правовыми актами и барьерами для внедрения современной техники и технологий.**

Термин «малая» авиация отсутствует в ВК РФ и предполагает небольшие воздушные суда (согласно ВК РФ это легкие и сверхлегкие ВС).

Применение малой авиации во многих странах многообразно и чаще всего отнесено к деятельности авиации общего назначения (АОН).

Несовершенство воздушного законодательства РФ и неэффективность правоприменительной практики неоднократно отмечалось высшим руководством РФ.

Деятельность малой авиации востребована в регионах РФ, но на региональном уровне нет возможности решить эти проблемы.

Предложения авиационной общественности тонут в бюрократическом аппарате федеральных ведомств.

**На государственном уровне нет стратегии и концепции развития малой авиации, как следствие нет и законодательного обеспечения развития малой авиации.**

За последнее время высшему руководству России направлены десятки писем и обращений - изменить сложившуюся ситуацию. Однако поручения Правительства и Президента не выполняются. Рекомендации Комиссии при Президенте РФ по развитию АОН игнорируются.

**Ситуация критическая.**

Поясню на конкретных примерах, в частности на применении малой авиации в авиаработах.

## **1. Вопросы Минсельхозу.**

Авиационный способ внесения пестицидов это один из способов выполнения защитных мероприятий в сельскохозяйственном производстве. Можно просчитать экономическую целесообразность (стоимость препарата, стоимость работ, сопутствующие расходы) выполнения защитных работ через конечный результат повышения урожайности и качества продукции, но при этом *приоритетом сейчас становится снижение негативного воздействия на окружающую среду химических веществ, предназначенных для борьбы с вредными организмами, возбудителями болезней, сорняками и снижение их потенциальной опасности для здоровья населения как одного из главных источников загрязнения окружающей среды и продуктов питания.*

Известно, что 75 % пестицидов применяется методом опрыскивания. Основными направлениями совершенствования технологии опрыскивания является повышение качества нанесения рабочей жидкости на обрабатываемую поверхность, сокращение норм расхода препарата и рабочей жидкости, снижения непроизводительных потерь препарата в окружающую среду.

Совершенствование опрыскивания направлено на удешевление технологического процесса и увеличение производительности без снижения эффективности использования препаратов. При этом эффективность защитных мероприятий, их экологическая безопасность напрямую зависят от технического и технологического уровня средств механизации.

*Инновационные распылительные устройства, обеспечивающие близкое к монодисперсному распылению жидкостей обладают несомненными экологическими и экономическими преимуществами.* Эти выводы в разное время

неоднократно становились рекомендациями высших органов власти и научного сообщества Российской Федерации к их практическому использованию. Однако реальная ситуация далека от выполнения этих рекомендаций.

**Однако Минсельхоз до сих пор на практике не учитывает сформулированные наукой рекомендации о внедрении современных малообъемных технологий опрыскивания с монодисперсным размером капель.** Расход рабочей жидкости и норма действующего вещества для авиационного внесения до сих пор определяется при регистрационных испытаниях пестицидов под самолет АН-2 и его аппаратуру, что приводит сейчас на практике к обязательному (завышенному) расходу рабочей жидкости и препарата.

В Каталоге пестицидов разрешенных к применению на территории РФ мало препаратов для авиационного внесения практически нет препаратов для авиационного внесения по технологии УМО для СВС с сертифицированной аппаратурой.

Приведенный в Каталоге параметр – «расход рабочей жидкости» не определяет эффективность и качество опрыскивания. Уменьшение расхода рабочей жидкости (несмотря на подтвержденную сертификатом и многолетней практикой внесения различных препаратов на миллионах гектаров посевов возможность аппаратуры работать с меньшими, чем в Каталоге расходами рабочей жидкости) считается нарушением Каталога и влечет за собой административную ответственность и является инструментом ограничения доступа эффективных предприятий на госзакупки.

**Получается что применение новой инновационной техники и технологий позволяющих снизить расход рабочей жидкости и количество вносимых пестицидов и их воздействие на окружающую среду и здоровье человека (более чем на 25%) запрещает действующий Каталог пестицидов разрешенных к применению на территории РФ и правила его применения.**

В отраслевых ведомствах субъектов РФ нет официальных данных по объемам авиационных работ на их территории, не ставится задача по их сбору. Потребность в защитных мероприятиях и обеспеченность техническими средствами определяется под наземную технику (чаще всего это импортные дорогие опрыскиватели, навязываемые в лизинг сельхозтоваропроизводителю). Объемы выполненных авиационных работ приписываются наземной технике. В результате и авиации как бы нет, потребности в ней тоже и развивать ничего не надо. У регистрантов пестицидов нет и не формируется заинтересованность в расширении Каталога препаратами для авиационного внесения, в том числе по технологии УМО. Отсутствуют и устройства для объективных комплексных инструментальных измерений качества распыла в полевых условиях различных технических средств (в том числе и наземных опрыскивателей) и не ставится задача по их созданию. В аграрных вузах нет материалов по применению малой авиации.

## **2. Вопросы Минтрансу и Росавиации.**

Авиационные работы на СВС выполняются по правилам визуальных полетов на высотах 3-5 метров, ВПП-грунтовая дорога рядом с полем, чаще всего вне зоны сотовой связи в воздушном пространстве класса G, пилот СВС является КВС и самостоятельно принимает все решения непосредственно при выполнении авиаработ, с учетом текущих метеоусловий у поля. Услуги АДП ему не требуются.

Поддержание летной годности СВС может быть обеспечено самим пилотом СВС или одним техником СВС.

С учетом технических данных СВС ряд Федеральных авиационных правил давно требует уточнений и корректировки. Есть требования, которые не имеют никакого обоснования, например:

- «полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения» является случаем нарушения порядка использования воздушного пространства? (ФАП №138)

-пилоту СВС, имеющему свидетельство пилота с допуском к АХР нужно получить сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ на своем или арендованном СВС по ФАП №249, а как и зачем?

- техник СВС, имеющему свидетельство специалиста с отметкой А7 нужно получить сертификат на ТО и Р по ФАП №285, а как и зачем?

- на борту СВС нужно иметь оригиналы свидетельства о государственной регистрации ВС и оригинал СЛГ? (ВК РФ), почему нельзя заверенные копии?

- продление сертификата летной годности ЕЭВС производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности? ( ФАП №118) и т.д.

Почему бывшие военные летчики, спортсмены, прошедшие подготовку на базе клубов и организаций ОФ СЛА России, имеющие сотни часов налета на СВС, не имеют сегодня возможности получить свидетельство пилота СВС. (Приказ № отменил действие ранее действовавших пилотских свидетельств, закрыл десятки авиационных учебных центра (в том числе и АУЦ ОФСЛА) За четыре года в России не выдано ни одного свидетельства пилота дельталёта! Такая же ситуация и у планеристов. Наш знаменитый путешественник Федор Конюхов вынужден был проходить подготовку и получать свидетельство пилота планера в Белоруссии. При этом норма ВК РФ на возможность подготовки персонала вне АУЦ для СВС на практике не реализована.

Почему к пилотам, выполняющим авиационно-химические работы предъявляют такие же нормы медицинского освидетельствования авиационного персонала, прописанные в федеральных авиационных правилах, как к пилотам, выполняющим полеты на пассажирских перевозках. Это приводит к тому, что при достижении возраста в 55 лет наиболее опытные пилоты и пилоты-инструкторы вынуждены прекращать свою деятельность в сфере авиационно-химических работ.

***Телеграммой Росавиации № 270700 от 27.09.2018, деятельность легальных предприятий эксплуатантов ЕЭВС фактически оказалась под «запретом».*** Однако другой сельхозавиации сейчас нет. Она востребована в реальном секторе экономики РФ. Это уже сфера малого бизнеса высоких технологий.

В результате в сезон авиационных работ 2019 года ряд предприятий вошел судебными разбирательствами с Росавиацией (дела А70-19404/18; А56-17528/19, А53-42245/18 и др.) ***Суды встали на защиту предприятий эксплуатантов ЕЭВС, но почему телеграмму так никто и не отменил?*** Приказ Минтранса №300, который должен был снять противоречия, не прошел Минюст и возвращен на доработку в Минтранс 15 октября 2019 года.

С целью выработки решений, способствующих развитию сельскохозяйственной авиации, приказом Минсельхоза России от 23 ноября 2018 года М 533 создана межведомственная рабочая группа по вопросам развития авиационно-химических работ и применения воздушных судов малой авиации в сельском и лесном хозяйствах Российской Федерации, которая является межведомственным координационным органом, осуществляющим функции по обеспечению согласованных действий представленных в ней органов исполнительной власти и заинтересованных организаций с целью развития отрасли авиационных химических работ для совершенствования системы обеспечения продовольственной и экологической безопасности Российской Федерации.

Федерация дважды направляла предложение о включении в состав рабочей группы своих специалистов, имеющих опыт применения малой авиации в сельском и лесном хозяйстве. Первое письмо потеряли, на второе ответили, что вопрос рассмотрят на заседании рабочей группы. До настоящего времени о результатах работы этой межведомственной группы нам ничего не известно.

14 февраля в комитете по аграрной политике и природопользованию Совета Федерации были рассмотрены проблемы и перспективы развития сельскохозяйственной авиации. Дана оценка текущей ситуации, приняты предложения по обеспечению возможности выполнения авиационных работ в 2019 году.

**Однако до настоящего времени так и не принято ни одного конкретного решения по существующим проблемам.** Время опять уходит. Это наносит значительный ущерб экономике РФ, расширяет теневой сектор авиауслуг, снижает экспортные возможности сельскохозяйственной продукции РФ, не позволяет обеспечить защиту лесных массивов в нужном объеме.

**Нет перечня первоочередных мероприятий, нет плана разработки нормативных документов и программ способствующих развитию.** Десятилетиями не принимаются необходимые изменения в Воздушный кодекс, федеральные авиационные правила, другие документы. Большинство перечисленных выше проблемных вопросов могло быть снято в короткие сроки и без затрат бюджета.

В условиях мировых санкций и фактически экономической войны против России бездействие «ответственных» ведомств это саботаж и диверсия. История отечественной авиации еще помнит время когда на разработку и серийное производство нужной авиационной техники, подготовку летного состава уходило всего несколько месяцев.

Безусловно в основе сложившихся противоречий лежит отсутствие в Воздушном кодексе РФ определения авиации общего назначения (АОН) соответствующее ее месту в экономике России. Давно назрела необходимость привести это определение в соответствие с потребностями экономики и граждан РФ с учетом опыта зарубежных стран. В мировой практике (США, Канада, Китай и др.) авиационные работы для сельского хозяйства выполняются авиацией общего назначения (АОН).

В соответствии с п.3 ст. 21 Воздушного кодекса РФ гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения (далее - АОН).

В более ранних редакциях этого определения еще сильнее доминировал не коммерческий смысл деятельности АОН: «безвозмездный», «не за плату», что лишало и лишает АОН возможности оказывать услуги в целях обеспечения потребности граждан и экономики (зарабатывать деньги), в том числе и для развития АОН.

В результате АОН в РФ практически нет.

Вместе с тем, требования к эксплуатантам выполняющим авиаработы приближаются к требованиям эксплуатантов коммерческих воздушных перевозок, без учета какой полет и каким воздушным судном выполняется. А это требования к персоналу, его подготовке, производству и сертификации воздушных судов и т.д. В результате нет развития сельхозавиации.

Представляется целесообразным убрать различия между видами авиации по коммерческому признаку и возможно ввести определение что Гражданская авиация состоит из авиации воздушного транспорта (АВТ) и авиации общего назначения (АОН).

Действующую редакцию статьи 21:

1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

2. Утратил силу.

3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

заменить на редакцию:

1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

2. Гражданская авиация состоит из авиации воздушного транспорта (АВТ) и авиации общего назначения (АОН).

3. Авиация воздушного транспорта (АВТ) обеспечивает воздушное сообщение на внутренних и международных авиалиниях для воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты.

4. Авиация общего назначения (АОН) обеспечивает выполнение всех видов полетов гражданской авиации и выполнение авиационных работ. Авиация общего назначения (АОН) может выполнять функции авиации воздушного транспорта (АВТ) для развития важных направлений воздушных сообщений.

Данное изменение позволит снять принципиальные противоречия в нормативно правовом определении места и роли авиации общего назначения (АОН) в РФ, снимет препятствия к дальнейшему ее развитию в интересах экономики России, в том числе даст возможность развиваться сельскохозяйственной авиации РФ как составной части АОН РФ на долговременной основе.

Принятие важного определения АОН в ВК РФ даст возможность концептуально привести воздушное законодательство в соответствие с потребностями экономики и граждан РФ с учетом опыта зарубежных стран.

Как показывает международный опыт, проблемы АОН не могут быть решены только внутри одного ведомства, регулирующего деятельность гражданской авиации. Так, например, полномочия по регулированию полетов СВС в части подготовки и выдачи свидетельств пилотов, регистрации, оценки летной годности и выдачи свидетельств о годности к полетам в большинстве стран переданы государством общественным спортивным организациям.

### **Вопросы о воздушных судах и к Минпромторгу**

Почему Росавиация так «не любит» ЕЭВС и ограничивает их применение. Чем лучше типовая конструкция? (кстати самолет АН-2 никогда не имел сертификат типа). В чем преимущества и недостатки.

Предполагаемый (заготовленный) ответ - типовая конструкция более надежна и безопасна потому что разработчик и производство имеет лицензии и сертификаты, а сертификат летной годности получен на основании еще одного документа-сертификата типа. Безопасность полетов обеспечивается подготовкой персонала в АУЦ проверенных Росавиацией на соответствие большому количеству требований и наличию разных документов.

Вернемся к началу показанного видеосюжета – Президент пилотирует ЕЭВС, прошел обучение не в АУЦ, а у опытного пилота – инструктора. ЕЭВС разработан и изготовлен без лицензий и сертификатов. Конечно наш Президент неординарная личность, но кто позволил бы рисковать безопасностью Президента в этом полете, если бы не было практически 100% уверенности в надежности конструкции и профессионализме пилота инструктора обучавшего Президента.

Что общего может быть у ЕЭВС и ВС типовой конструкции в одной весовой категории СВС, что общего при подготовке персонала в АУЦ Росавиации и в иных АУЦ ВС. Это то что все это делают люди. Может быть плохой разработчик и



плохая типовая конструкция. Может быть хороший и плохой учитель. Конечный результат зависит от профессионализма людей, а не от обилия бумаг.

Имея более чем двадцатилетний опыт применения различных ВС в сельском хозяйстве сейчас мы имеем полное представление о том каким должен быть самолет для авиаработ в сельском хозяйстве. Уже можно конкретно говорить о возможности производства типовой конструкции ВС, востребованной и конкурентноспособной на рынке, взяв за основу опыт и прототипы применяемых сейчас ЕЭВС не требуя денег у бюджета. Мы даже пытались это уже сделать лет десять назад. Не хватило денег и сил пробить бюрократические барьеры. Но это достойный коммерческий проект- реализовать накопленный опыт применения ЕЭВС. Фактически ЕЭВС выполнили очень дорогостоящий для любого производственного предприятия этап доводки изделия до промышленного образца.

Однако основным препятствием к запуску такого проекта является **отсутствие отечественного поршневого авиационного двигателя мощностью 100-115 л.с.** Сейчас чаще всего для СВС применяется двигатель Rotax -912 австрийской фирмы.

Немного из истории ВС для авиаработ.

Начинали с дельталетов МД-50, оборудовав их спецаппаратурой для внесения химпрепаратов (Франция до сих пор активно применяет дельталеты в сельском хозяйстве. Спецподразделения многих стран также используют эти воздушные суда). Недорогие СВС позволили быстро преодолеть дефицит авиамощностей и дали возможность определиться с технологией и требованиями, которым должен был соответствовать сельхозсамолет. В период 2000- 2005 года дельталеты разных модификаций были доминирующими. Конкуренцию им составили впоследствии кит наборы микросамолетов ХА-32 (дипломная работа студентов харьковского авиационного института) в различных модификациях, которые ввиду не высокой их стоимости до сих пор присутствуют на рынке авиаработ. Разработка СВС корпорации МИГ – Авиатика 890-сх, имея сертификат типа не выдержала конкуренции, имела десятки замечаний для доработки и сейчас на рынке не представлена. Ряд аналогичных ВС присутствует на рынке авиаработ в малом количестве. Сейчас лидирующее по количеству СВС положение на рынке ЕЭВС занимают микросамолеты модификации СП-30 (кит наборы) и модификации ХА-32 (кит наборы)

Среди предприятий эксплуатантов СВС ООО «АСК «Дельта» одно из первых коммерческих предприятий эксплуатантов сверхлегких воздушных судов (СВС) в России (зарегистрировано в госреестре в 2000 году). Имеет все необходимые разрешительные документы для выполнения авиационных работ (сертификат эксплуатанта на авиахимработы, сертификаты летной годности на воздушные суда, сертификаты соответствия на технические средства) и квалифицированный персонал с пилотскими свидетельствами и медицинскими заключениями.

Специалистами предприятия совместно со специалистами ОАО НПК «ПАНХ» (г. Краснодар), ГОСНИИ ГА (г. Москва), ТАНТК им. Бериева и КБ «Спектр-Аэро» (г. Таганрог) был создан перспективный самолет СП-30 и специальное оборудование к нему, получены положительные заключения по его применению на территории Республики Калмыкия, Краснодарского края, Волгоградской, Курской, Орловской, Самарской, Саратовской и Астраханской областях.

Концепция самолета СП-30 определялась заказчиком и эксплуатантом как изначально предназначенного для авиационно химических работ и заключалась в применении относительно недорогого, технологичного в производстве, с низкими эксплуатационными затратами самолета, летно-технические данные которого учитывали бы специфику применения современных препаратов и технологий выполнения авиаработ в сложившихся на сегодня условиях эксплуатации.

Самолет оснащен спутниковой навигационной системой, точной аппаратурой контроля и распределения рабочей жидкости, имеет короткие взлетно-посадочные дистанции, может вести обработку малых площадей сложной конфигурации с грунтовых дорог. Это, по сути, «воздушный трактор».

В 2003 году самолет СП-30 демонстрировался на МАКС вместе с сельхозсамолетом ОКБ «Сухой» СУ-38л. Была договоренность провести испытания этого самолета в полевых условиях на Юге России с участием специалистов ООО «АСК «Дельта» и оснащением самолета аппаратурой для УМО. Однако до испытаний не дошло. Критические оценки перспективы применения такого самолета, его универсальности по видам работ, весовым характеристикам, двигателю, стоимости впоследствии подтвердились. Сельхозсамолет ОКБ «Сухой» СУ-38л на рынке авиаработ так и не появился. Работа на практике с подобным самолетом «Ежик» показала, что имеет место неверное ТЗ на создание ВС, не учитывающее реальных условий применения в современных условиях. К сожалению ряд уважаемых фирм опять предлагает дорогие самолеты для сельхозприменения без учета реальных условий их применения и сложившейся экономической ситуации.

Вместе с тем с 2003 года многочисленные испытания самолета СП-30, проведенные совместно с ведущим институтом применения авиации в народном хозяйстве ОАО НПК ПАНХ (г. Краснодар), по отработке районированных авиационных технологий внесения пестицидов в Поволжье и на Юге России по борьбе с сорной растительностью в посевах зерновых колосовых культур (ковбой, гранстар, дифезан, секатор, аврора, луварам), борьбе с сорной растительностью на паровых полях (раундап, торнадо), борьбе с сосущими вредителями в посевах пшеницы (каратэ, децис экстра, фьюри, базудин, актара), борьбе с саранчовыми на сельхозугодьях (фастак, дарсбан-УМО, адонис), внесению регуляторов роста на посевах зерновых колосовых культур (кристалон, экстрасол), десикации подсолнечника (реглон супер, баста); аэросеву горчицы, расчеты, технико-технологический анализ *показали, что оптимальная конструкция современного воздушного судна для 2/3 выполняемых в настоящее время объемов агрохимических работ определяется применяемой в настоящее время технологической нишей мелкокапельного малообъемного опрыскивания, которая и накладывает определяющие требования к скоростям и аэродинамическим характеристикам самолета и открывает возможности широкого применения сверхлегкой авиации.*

### Минэкономразвитию.

В настоящий момент отдельные экономические факторы стимулирующие развитие малой авиации отсутствуют. Но мы благодарны упрощенной системе налогообложения- она хоть как то позволяет выживать. Проблемы и удивление регулярно приносит кадастровая оценка земли под ВПП (в разы превышающая

рыночную стоимость, которую тоже сложно определить, если этот участок земли больше никому не был нужен).

Экономическая модель ведения бизнеса авиаработ сейчас перешла к ИП. Сегодня ИП (пилот со своим или арендованным самолетом) с одного рубля оказанных услуг может заработать больше чем получить с фонда оплаты труда наемным работником на авиапредприятии (отчисления в пенсионный фонд, страховые взносы, НДФЛ). В этом есть некоторый недостаток в части дисциплины и организации работ, но это решаемые вопросы при наличии взаимных интересов.

В связи с этим, все что будет связано с адресным снижением налоговой нагрузки, сокращением ставок по кредитам и сроков их предоставления предприятиям малой авиации, будет способствовать дальнейшему развитию малой авиации.

В связи с изложенным, считаю необходимым обратиться в Правительство РФ по вопросам:

### 1. Министерство сельского хозяйства.

Рассмотреть на заседании межведомственная рабочей группы по вопросам развития авиационно-химических работ и применения воздушных судов малой авиации в сельском и лесном хозяйствах Российской Федерации возможность:

Включить в перечень приоритетных направлений развития агропромышленного комплекса Российской Федерации раздел «Применение малой (легкой и сверхлегкой) авиации в сельскохозяйственном производстве».

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 публикацией этих данных на сайте минсельхоза и региональных структур АПК.

Рекомендовать регионам РФ, заинтересованным в применении авиации в региональном АПК разработать региональные программы развития сельхозавиации.

Для снижения негативного воздействия пестицидов на окружающую среду и снижения пестицидной нагрузки на гектар (норма ДВ) принять меры по внедрению перспективных монодисперсных технологий опрыскивания с регулируемым спектром размеров капель и технических средств их обеспечивающих. Организовать на базе аграрных университетов современные лаборатории инструментального контроля качества внесения пестицидов

Дать рекомендации заинтересованным организациям по проведению регистрационных испытаний современных СЗР для их возможного применения авиационным способом, в том числе СВС, с последующим дополнением Каталога пестицидов разрешением для их авиационного применения.

Проработать возможность разрешения применения пестицидов для авиационного применения с уменьшением расхода рабочей жидкости для СВС оснащенных сертифицированной аппаратурой.

## 2. Министерство транспорта совместно с ФАВТ.

Рекомендовать отменить телеграмму Росавиации № 270700 от 27.09.2018.

Рассмотреть высказанные предложения по внесению изменений в Федеральные авиационные правила ФАП №138, ФАП №285, ФАП №249, ВК РФ и др.

Разработать в первоочередном порядке предметный план по конкретным вопросам по внесению изменений в нормативные документы устраняющие избыточные и противоречивые требования, которые препятствуют деятельности малой авиации в интересах граждан и экономики РФ.

Разработать в ближайшее время мероприятия и документы реализующие норму ст.54 ВК РФ п.3 о порядке индивидуальной подготовки пилотов легких и сверхлегких гражданских воздушных судов.

Совместно с авиационной общественностью и заинтересованными ведомствами внести изменения в определение АОН в ВК РФ.

Совместно с авиационной общественностью и заинтересованными ведомствами разработать и принять концепцию развития АОН РФ, в том числе по изменению воздушного законодательства.

Проработать возможность передачи полномочий в области регулирования полетов сверхлегких воздушных судов общероссийским общественным спортивным организациям и внесении в Воздушный кодекс Российской Федерации нормы о передаче полномочий в области регулирования полетов сверхлегких и других спортивных воздушных судов общероссийским общественным спортивным организациям.

## 3. Министерство промышленности и торговли.

Проработать вопросы разработки и серийного производства перспективной авиационной техники для проведения авиационно-химических работ в сельском хозяйстве на основе положительного опыта применения и производства ЕЭВС малой авиации, в том числе серийного производства отечественных поршневых авиационных двигателей для малой авиации мощностью от 100 л.с.

## 4. Министерство экономического развития.

Проработать вопрос создания экономических условий и мер экономического стимулирования развития малой авиации.

Вице президент ОФСЛА РФ,  
мастер спорта международного класса,  
генеральный директор ООО «АСК «Дельта»,  
г.Волгоград  
8-902-310-70-65, e- mail: [ask-delta@yandex.ru](mailto:ask-delta@yandex.ru)

Кобызев А.Б.