

Технологическая платформа

«Авиационная мобильность
и авиационные технологии»



Авиасалон малой и региональной авиации

«Авиарегион - 2014»

10 - 12 июня 2014 г. в г. Воскресенске (Московская область) впервые был проведен **авиасалон малой и региональной авиации «Авиарегион - 2014».**

Организатором мероприятия выступила Ассоциация гражданской «Авиасоюз» при поддержке Правительства Московской области и Администрации Воскресенского муниципального района.

На авиасалоне были представлены стенды и экспозиции разработчиков и производителей авиационной техники (всего – 10), а также различные типы летательных аппаратов отечественного и иностранного производства (всего – 12). В рамках мероприятия прошла официальная пресс-конференция, была продемонстрирована летная программа (выступления пилотажной группы «Стрижи», прыжки парашютистов, рекламные полеты участников авиасалона), был проведен круглый стол «Малая и региональная авиация».

Мы обратились к одному из организаторов мероприятия – заместителю руководителю Администрации Ассоциации гражданской «Авиасоюз», Генеральному директору ООО «Авиакорпорация «Витязь» **Анциферову Сергею Александровичу** с просьбой рассказать об основных проблемах и задачах развития малой и региональной авиации в Российской Федерации, высказанных в рамках проведения авиасалона «Авиарегион - 2014».

Ниже представлены основные **правовые и организационные проблемы** развития малой и региональной авиации в Российской Федерации, сформулированные по итогам проведения круглого стола «Малая и региональная авиация».

В настоящее время в Российской Федерации отсутствует специальная нормативная правовая база, комплексно регулирующая деятельность и стимулирующая развитие малой и региональной авиации.

Применение правил, установленных для «большой» авиации, к так называемой «малой» авиации (юридически сформулированного термина пока не существует) ведет к избыточности предъявляемых требований и искусственному торможению развития данного сегмента рынка.

Необходимо более внимательно отнестись к положительному опыту развития малой и региональной авиации в период существования Советского Союза и в сочетании с использованием современных технологий и передового зарубежного опыта создать эффективную, стимулирующую развитие и обеспечивающую потребности различных секторов национальной экономики систему регулирования и организации рынка малой и региональной авиации в Российской Федерации.



В выступлениях участников круглого стола был отмечен советский и международный опыт, который может быть использован в современных российских условиях.

1. Организация функционирования посадочных площадок.

Минимальный количественный состав обслуживающего персонала: в большинстве случаев достаточно 1 человека – начальника (оператора) посадочной площадки, осуществляющего (совмещающего) основные функции по:

- диспетчерскому управлению в обслуживаемом районе (радиосвязь);
- метеорологическому обеспечению;
- поддержанию в работоспособном состоянии взлетно-посадочной полосы (газонокосилка, ручной каток, трактор);
- обслуживанию светотехнического оборудования;
- обслуживанию источника резервного энергоснабжения (дизель-генератор).

В современных российских условиях необходимо:

- 1) Разработать и принять специальные авиационные правила (изменения в действующие правила), устанавливающие требования к посадочным площадкам, соответствующие их назначению и не допускающие избыточного (неадекватного) регулирования.
- 2) Разработать профессиональные и образовательные стандарты по специальности «начальник (оператор) посадочной площадки» и внедрить их в учебные программы учебных заведений (авиационных учебных центров) и систему сертификации авиационных специалистов;
- 3) Разработать, организовать производство (поставки) и оснащение посадочных площадок современным, экономичным и эффективным блочным авиационным оборудованием, включающим в себя:
 - блок радиотехнического обеспечения;
 - блок светотехнического обеспечения;
 - блок обслуживания пассажиров.



2. Обеспечение деятельности гидроавиации:

- устранение избыточных и необоснованных требований к оборудованию гидроаэродромов (маркированные бочки, затрудняющие использование гидроаэродромов и снижающие безопасность полетов);
- возможность пассажирского обслуживания гидроавиации на причалах речных (морских) портов.

3. Развитие сельскохозяйственной, лесной и медицинской авиации:

- стимулирование использования авиации для выполнения сельскохозяйственных работ (мелиорация, борьба с вредителями);
- формирование государственных заданий по защите посевов и лесных массивов от распространения вредных насекомых, пожаров, незаконной вырубке;
- реализация пилотных проектов по использованию частной (коммерческой) авиации в интересах медицинского обслуживания населения.

Отдельного рассмотрению заслуживает проект ремоторизации и модернизации самолета Ан-2.

Несмотря на свой солидный возраст (серийное производство началось в 1949 году), самолет Ан-2 обладает рядом уникальных летно-технических и эксплуатационных характеристик (минимальные дистанции разбега и пробега, низкая скорость сваливания, большая грузоподъемность, многофункциональность, простота обслуживания и ремонта), которые не удалось достичь самолетам, разработанным и выпускаемым в более поздние годы. По состоянию на 2013 год в реестре гражданской авиации Российской Федерации числилось 1 429 самолетов Ан-2, в том числе 325 самолетов в составе действующего коммерческого парка.



В 2011 году ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» был разработан проект ремоторизации и модернизации самолета Ан-2, получивший название самолет Ан-2МС.

Установка турбовинтового двигателя Garret AiResearch TPE331-12 производства компании «Honeywell» (США), наряду с установкой нового винта (производство компании «Dowty Aerospace Propellers», США), комплекта современного пилотажно-навигационного оборудования (производство компании «Garmin», США), автономного дизель-генератора, предпускового обогревателя двигателя и отопителя салона, капотов из композиционных материалов позволило значительно улучшить экономические, летно-технические и эксплуатационные характеристики самолета.

Однако развитие проекта, несмотря на высокую эффективность предлагаемых технических решений и востребованность модернизированного самолета со стороны эксплуатантов, до настоящего времени не получило дальнейшей реализации. Основным сдерживающим фактором на текущий момент является отсутствие в Российской Федерации правил, регламентирующих допуск к коммерческой эксплуатации (сертификацию) модернизированных (модифицированных) самолетов, не имеющих сертификата типа (принятых в эксплуатации на основании действовавших в советский период норм летной годности).

Для продвижения проекта необходимо разработать и принять нормативный правовой акт, обеспечивающий возможность на законных основаниях осуществлять модернизацию самолетов, не имеющих сертификата типа.

