



Федеральное государственное унитарное предприятие
«Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С. А. Чаплыгина»
(ФГУП «СибНИА им. С. А. Чаплыгина»)

Ползунова ул., д. 21, г. Новосибирск, 630051
Тел. (383) 279-01-56
Факс (383) 278-70-02
E-mail: sibnia@sibnia.ru, <http://www.sibnia.ru>

ОКПО 07541511, ОГРН 1025400530836, ИНН/КПП 5401101598/540101001
р/с 40502810944080100010 в Сибирском банке СБ РФ г. Новосибирск
к/с 30101810500000000641
БИК 045004641

12.04.2019 № 20/928

На № ШВ-2/349 от 13.03.2019

Предложения СибНИА в проект
Основ государственной политики
РФ в области авиационной
деятельности на период до 2030
года

Первому заместителю
генерального директора
ФГБУ «НИЦ «Институт имени
Н.Е. Жуковского»

Шапкину В. С.

Викторенко ул., 7, Москва, 125319
тел. 8 (499) 759 01 90
факс 8 (499) 759 01 86

Уважаемый Василий Сергеевич!

По результатам рассмотрения ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» проекта Основ государственной политики РФ в области авиационной деятельности на период до 2030 года (Далее – Основы политики) сообщая Вам следующее.

В проекте Основ политики говорится в основном о создании научно-технического задела и разработке перспективной, конкурентоспособной авиационной техники, создании демонстраторов новых технологий и т.п. При этом ничего не сказано об использовании имеющихся ресурсов уже созданной и находящейся в эксплуатации авиационной техники. Опыт последних трёх десятилетий наглядно показал, как стремление к созданию исключительно «прорывных» проектов в сочетании с полной свободой (без каких-либо ограничений) закупки и использования авиакомпаниями зарубежной авиационной техники привёл к значительному сокращению парка отечественных воздушных судов, а это неизбежно повлекло за собой стагнацию авиационной промышленности и авиационной науки с далеко идущими негативными последствиями для страны.

]

На наш взгляд в сфере государственной политики должно помимо прочего входить регулирование соотношения используемой зарубежной и отечественной авиационной техники в таких пропорциях, которые исключали бы риск потери компетенций в области создания, разработки и производства отечественной техники, при этом должен объективно оцениваться уровень существующей техники по фактическим показателям. В этой связи уместно использовать даже устаревшую технику в случае, если ей нет альтернативы (как, например, происходит до сих пор с эксплуатацией самолётов Ан-2 или Ан-24). Но модернизацию существующей авиационной техники следует делать в разумных пределах до появления новых разработок, тем более такой приём крайне широко используется за рубежом: многочисленные глубокие модификации гражданских самолётов Боинг-737, 747 и др. до сих пор выпускаются и эксплуатируются. В военной области наиболее яркими примерами являются всё ещё эксплуатируемые американский В-52, отечественные Ту-95, Ту-22М, Ил-76, зарубежные экземпляры МиГ-21, вертолёты Ми-8 и др. Точно так же в отечественной гражданской авиации есть объективная возможность реализовать модернизационный потенциал успешно эксплуатирующихся самолётов (например: Як-40, Як-42, Ту-204 и др.). В целом это должно стимулировать отечественных разработчиков авиационной техники и предприятия промышленности модернизировать эксплуатирующиеся воздушные суда, имеющие перспективу развития.

В дополнение вышесказанного направляю Вам замечания/предложения ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» в по тексту проекта Основ политики.

Приложение: Замечания/предложения СибНИА в проект Основ государственной политики РФ в области авиационной деятельности на период до 2030 года на 4 л. в 1 экз.

Директор



В. Е. Барсуک

Смирнов Дмитрий Николаевич
(923) 228 91 59

Замечания/предложения ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» по проекту «Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года»

№ п/п	Было	Стало
Раздел I		
2. (стр 4)	Авиационный перевозчик – эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации	Авиационный перевозчик – эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление соответствующего вида деятельности
2. (стр 4)	Авиация общего назначения – гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнение авиационных работ	Авиация общего назначения – гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок пассажиров
2. (стр 5)	Беспилотный летательный аппарат (воздушный) – атмосферный летательный аппарат, выполняющий полет без экипажа на борту и управляемый в полете автоматически оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов	Беспилотный летательный аппарат (атмосферный) – атмосферный летательный аппарат, выполняющий полет без экипажа на борту и управляемый в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов
2. (стр 5)	Воздушное судно – атмосферный летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет...	Воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в полете за счет...
2. (стр 9)	Конкурентоспособность российской авиатранспортной системы – относительная характеристика, выражающая степени отличия этой системы от авиатранспортных систем других стран по степени удовлетворения потребностей...	Конкурентоспособность российской авиатранспортной системы – относительная характеристика, выражающая степени отличия российской авиатранспортной системы от таких систем других стран по степени удовлетворенности потребностей...
2. (стр 10)	Летная годность – состояние гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, при котором они соответствуют типовой конструкции и способны...	Летная годность – состояние гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, при котором они соответствуют предъявляемым требованиям и способны...

2. (стр 12)	Сертификат летной годности воздушного судна – документ, выдаваемый уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом для подтверждения соответствия...	Сертификат летной годности воздушного судна – документ, выдаваемый уполномоченным органом или его территориальным органом...
3.	...(2) в области разработки и производства авиационной техники...	...(2) в области разработки, модернизации и производства авиационной техники...
Раздел II		
2.	...отраслей экономики, безопасности и конкурентоспособности...	...отраслей экономики, обеспечении конституционного права граждан на свободу перемещения, безопасности и конкурентоспособности ...
Раздел III		
2.4.	... военного сегментов российского авиастроения, а также ожидаемых...	... сегментов российского авиастроения, потребности развития всех сегментов авиации (включая МВЛ, АОН, спортивную, для первоначальной подготовки пилотов и др.), а также...
2.9.	<i>Пункт предлагается дополнительно</i>	Сбалансированность в части использования отечественной и зарубежной авиационной техники (в соотношении, например, не менее 4:1) прежде всего в гражданской авиации с целью недопущения стагнации и подрыва отечественной авиационной промышленности. С этой целью стимулировать эксплуатантов, использующих отечественную авиационную технику, а также государственную поддержку разработчикам и производителям в создании и модернизации авиационной техники, стремящимся к обеспечению конкурентно-способности отечественных воздушных судов.
Раздел V		
2.2., в)	... комплексных научно-технических проектов...	... комплексных научно-технических проектов...
2.2., д)	... авиационной науки - ученых...	... авиационной науки – ученых...
2.2., е)	... отраслей промышленности. стимулирования...	... отраслей промышленности, стимулирования...

3.2.	Содействие сокращению убыточности программ...	Содействие повышению экономической эффективности программ...
3.4.	<i>Пункт предлагается дополнительно</i>	Обеспечение условий развития авиации общего назначения (АОН) как базового элемента для популяризации авиации среди населения страны, развития авиамоделлизма и авиационных видов спорта, выполнения авиационных работ, первоначальной подготовки пилотов и авиационного технического персонала. С этой целью оказывать государственную поддержку по организации аэроклубов, авиаспортклубов, авиационных федераций, творческих авиационных коллективов по разработке и производству авиационной техники малой авиации и других подобных институтов.
5.1., б)	...в деятельность гражданской авиации.	...в деятельность гражданской авиации и несанкционированного использования воздушных судов и изделий авиационной техники, беспилотных летательных аппаратов.
5.1., в)	<i>Пункт предлагается дополнительно</i>	в) разработку методов и средств минимизации ущерба третьей стороне, природе и экологии при авиационных происшествиях и инцидентах.
5.5.	...динамического развития в авиации...	...динамического развития авиации...
6.4. б)	улучшения способности приведения...	повышение оперативности приведения...
Раздел VI		
2.4., г)	...порядок предоставление субсидий...	...порядок предоставления субсидий...
5.2.	...авиационной техники.	...авиационной техники, экспериментальных (нетипичных) ВС гражданского назначения.
6.2.	...развития авиации.	...развития авиации, контроль полноты и качества подготовки и обеспечение безусловной реализации государственных и ведомственных программ и

		<p>планов развития авиации, создания научно-технического задела и технологических платформ, разработки новых, опытных и перспективных образцов авиационной техники посредством обязательных к исполнению директивных, нормативно-правовых и нормативно-технических документов.</p>
--	--	--