

**Барсуک В.Е.** Добрый день, уважаемые коллеги. Прежде всего, разрешите поблагодарить за предоставленную возможность выступить перед столь уважаемой аудиторией.

Тема моего доклада - это малая авиация в Российской Федерации. Я постараюсь изложить основные параметры и определить основные проблемы, которые сдерживают сегодня развитие малой авиации.

Слайд. На этой таблице мы видим сравнительные параметры авиации общего назначения, в которую входит малая авиация, в основном, в Соединенных Штатах, в России и Советском Союзе. Что можно отметить. Первое. Это количество воздушных судов. В Соединенных Штатах это 228 тысяч летательных аппаратов. В Российской Федерации насчитывается сегодня порядка 3300 летательных аппаратов. В Советском Союзе было 13400.

Также удивляет количество пилотов в США, это 524 тысячи человек. Годовой налет составляет 26 миллионов часов, из них, надо обратить внимание, что налет на учебные и частные цели составляет практически 48%. При этом данный сегмент авиации в 2011 году перевез 166 миллионов пассажиров. Это 30% всего пассажирооборота в США.

В Советском Союзе перевозка осуществлялась 28 миллионов человек, это тоже составляло более 50% всех перевозок на внутренних линиях. Очевидно и значительное снижение этого объема работ по Российской Федерации.

Следовало бы обратить внимание на процентное отношение количества воздушных судов авиации общего назначения малых воздушных судов и коммерческой авиации. Воздушных судов в коммерческой авиации чуть больше 10 процентов. 90 % - это легкие летательные аппараты. Количество пилотов авиации общего назначения, которые выполняют полеты, тоже очень интересная статистика, это более 50% - коммерческие пилоты и транспортные пилоты. О чем это говорит? О том, что эти люди в авиации общего назначения в малой авиации помимо своей основной работы поддерживают свои квалификационные навыки. И 224 тысячи частных пилотов. Это пилоты, которые по сути являются резервом для подготовки летного состава в коммерческую авиацию. Они, практически, в

кратчайшее время готовы пройти соответствующую аттестацию и занять рабочее кресло в кабине современного лайнера.

Проводя исследования малой авиации в России мы условно разделили на несколько глобальных организаций, эксплуатирующих данные воздушные суда. Это авиация ДОСААФ, в основном она занимается профессиональной ориентацией подростков, первоначальной летной подготовкой и решает мобилизационные задачи, связанные с подготовкой специалистов для военно-воздушных сил и воздушно десантных войск.

Авиация общего назначения. Это сегмент гражданской авиации, который сегодня также занимается летным обучением частных пилотов, выполняет задачи в корпоративных целях и решает частные задачи.

Коммерческая гражданская авиация - это региональные перевозки и авиационные работы.

И следует отметить четвертую группу, это энтузиасты и организации, занимающиеся восстановлением и изготовлением единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения. Это тоже очень большой сегмент пользователей и участников процесса как создания так и эксплуатации самолетов.

Слайд. На этой таблице представлено по видам авиации количество летательных аппаратов, которые сегодня в том или ином виде находятся в эксплуатации. Это 3940 самолетов. Коммерческих воздушных судов в нашей гражданской авиации чуть более 2 тысяч. Как мы видим, самолеты малой авиации составляют фактически 60% от общего количества воздушных судов в России.

Наиболее многочисленное количество воздушных судов это авиация общего назначения, затем у нас идут авиация ДОСААФ и коммерческая авиация. Нужно отметить, что в коммерческой малой авиации у нас находится 433 самолетов. То есть это фактически опять же чуть больше 10% от всего парка летательных аппаратов.

Нельзя не сказать про воздушные суда, которые находятся в Федерации любителей авиации. Это 626 самолетов, информация взята из различных источников. Можно к этой цифре добавить около 1000 летательных аппаратов, которые у нас сегодня летают вне правового поля.

Причем основная проблема полетов на этих самолетах не то, что люди потенциальные нарушители, хулиганы, а в том, что большинство этих летательных аппаратов - это самолеты, вертолеты и планера, которые после реорганизации ДОСAAF попали в частные руки. И сегодня оказалось, что самолеты, не имеющие сертификаты, но выпускавшиеся серийно, не могут быть аттестованы как единичные экземпляры и не имеют правовой базы для эксплуатации в системе гражданской авиации. Государственной авиацией их тоже эксплуатировать невозможно, потому что эти самолеты являются частными. Таким образом, эти люди, которые являются любителями авиации, патриотами и просто людьми, любящими летать, не имеют фактически реального решения правового для реализации своих планов. Хотя, надо отметить, что эти люди летают, эти люди могут решать точно также транспортную задачу, как это решается в Америке, они могут быть резервом для использования на тяжелых самолетах и в принципе точно также заниматься обучением.

Анализ летного персонала. Здесь имеется в виду и пилоты, и спортсмены, и парашютисты, занятые в малой авиации Российской Федерации. Всего 49 тысяч человек. Причем перевозкой пассажиров и грузов занимается 1250 человек. То есть, как мы видим, это тоже очень незначительная часть. 45 тысяч человек заняты парашютными прыжками, авиационным спортом, первоначальной подготовкой летного обучения. То есть это более 95% специалистов занимается вопросами подготовки летного состава.

Проанализировав состояние воздушных судов, мы попытались сделать анализ, что, где и как нам потребуется для обеспечения работы малой авиации в России. Вот то, что касается коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, получается, что в принципе порядка 490 самолетов позволяет восполнить выходящие из строя мощности и обеспечить производственные процессы в коммерческой авиации России сегодня.

Надо отметить, что в течение последнего года правительство и Министерство уделяют пристальное внимание этой проблеме. Она озвучена на многих совещаниях, поставлено много задач и надо отдать должное, что

проработано огромное количество проектов, начиная от модификации существующего парка воздушных судов, как временной меры, заканчивая проработкой вариантов современных самолетов этой размерности. Я думаю, что эта проблема будет так или иначе решена в ближайшем будущем.

Вот то, что находится под таблицей, вот этот сегмент. Он вызывает у нас некую обеспокоенность. Это вопрос подготовки авиационных специалистов. Сегодня в Европе, в Соединенных Штатах авиационная общественность обеспокоена возможным кризисом, который в США наступит в 2018 году. У нас он наступит скорее всего раньше. И первые предвестники этого кризиса выявились в процессе обсуждения вопроса о допуске иностранных пилотов гражданской авиации. Как оказалось на сегодняшний день в российских авиакомпаниях не хватает 200 командиров воздушных судов. В 2015 году возможен массовый уход на пенсию летного состава, что может вызвать еще более глубокий кризис и нехватку летного состава и соответственно повлиять на безопасность полетов и возможно на производительность труда. В 2018 году по нашим расчетам потребность в летном составе должна составить более 15 тысяч, а к 2026 году - более 35-36 тысячи пилотов.

Проанализировав сегодняшние средства массовой информации, нам удалось обнаружить, что на сегодняшний день ежегодно требуемый выпуск выпускников летных училищ составляет 2200 человек. В гражданской авиации ежегодно планируется естественная убыль до 900 командиров, это старение летного состава, выход на пенсию. Увеличение объемов работ, которые составляют от 7 до 8% ежегодно, также потребует 800 пилотов. В Военно-воздушных силах по нашим оценкам тоже может оказаться порядка 500 пилотов естественной убыли. Таким образом, 2200 выпускников должны ежегодно приходить в авиакомпании и в летные училища. Подтверждение дефицита с различных форумов, с различных заседаний составляет 1088 человек. И как я говорил раньше, 200 человек командиров воздушных судов.

Мы проанализировали систему подготовки в США, проанализировали систему подготовки в Советском Союзе и оказалось, что на сегодняшний день наиболее оптимальная и надежная система подготовки это в США. Она

имеет единственный недостаток - это возраст человека, который приходит летать. В 22 года впервые будущий летчик садится в кабину. Это все компенсируется, естественно, интенсивностью полетов, возможности быстрого набора 1500 часов и перехода в коммерческую авиацию. В Советском Союзе подготовка летного состава могла осуществляться с 14 лет, со школьного периода. Однако, проанализировав сегодняшнее состояние абитуриентов летных училищ, оказалось, что конкурс в летные училища 1,5-2 человека на место. Выяснилось, что летная специальность сегодня не пользуется спросом. Разбираясь в причинах, мы выяснили, что сегодняшние технологии позволяют гораздо раньше повзрослеть нашим детям. В 14 лет их уже не увлекает романтика летной работы, они уже сориентированы на Интернет, на зарабатывание денег и другие вещи. Мы пришли к выводу, что летную подготовку необходимо осуществлять как можно раньше. По рекомендациям психологов наиболее оптимальное начало подготовки с 10-12 лет. Мы проанализировали и съездили в Прибалтику. В Прибалтике порядка 7 юношеских планерных школ, которые находятся под правовым полем Министерства образования, занимаются летной подготовкой с 10 лет на одноместном планере первоначальной подготовки. Министерство образования приравнивало эти детские планера к картингу, к спидвею и ребяташки спокойно готовятся, летают и становятся будущими пилотами. Проанализировав и просчитав стоимость подготовки с профориентацией с детского возраста и без профориентации, оказалось, что при налете 250 часов, при профессиональной ориентации стоимость подготовки такого пилота государству обойдется на сегодняшний день в 4,3 триллиона рублей, без профориентации, то есть после школы сразу в училище при налете 250 часов эта цифра будет уже 8,2 миллиона рублей. Как видим, разница в 2 раза. При подготовке 2200 специалистов ежегодная экономия может составить 8,5 миллиарда рублей. Мы видим весьма хороший результат. Но для того, чтобы подготовить 2200 выпускников нам необходимо в аэроклубы принимать 4950 подростков. Это тоже важный момент, который следует отразить. В США, в Европе 35% специалистов, которые пришли обучаться летной практике не в состоянии оказывается это сделать. Они списываются по профнепригодности. В Советском Союзе эта цифра была от 45 до 55%.

По данным наших летных училищ, за последние 10 лет ни одного специалиста, ни одного выпускника, поступившего в летное училище списано не было. То есть это говорит о том, что отбора сегодня не происходит. Так вот, чтобы этот отбор осуществлялся на этапе детской подготовки, нам необходимо набрать в 2 раза больше подростков для того, чтобы половина выпустилась из училища. Для чего я это говорю? Для того, чтобы мы понимали, чтобы реализовать все эти процедуры, нам потребуется 2264 летательных аппарата построить в РФ. Мы от этой проблемы никуда не уйдем. Пока она у нас очень неуверенно озвучивается, потому что видимо мы живем одним днем. Но единственный на сегодняшний день возможный вариант решения проблемы, на наш взгляд, такой. Потому что в летчики в 15-16 лет мы никого не заманим.

Какими мероприятиями мы занимаемся для реализации этой программы? За последние полтора года мы изготовили 3 планера, сегодня мы строим 7 планеров, собрали конструкторскую документацию и в принципе готовы обеспечить массовое производство в школах, в авиамodelьных кружках этих планеров, соответствующий контроль. Мы прорабатываем вопрос возобновления производства одноместных планеров, мы прорабатываем варианты замены самолета Як-52 и его модификации, то же самое мы работаем с Ми-2. Заняты мы сегодня вопросами возобновления производства планера Л-13 «Бланик» с одной очень уважаемой авиакомпанией, которая оценив все преимущества системы советского периода, осознанно вкладывается в эти мероприятия. Они выкупили фактически конструкторскую документацию, оснастку и в принципе в течение 2-3 лет готовы развернуть это производство и в России. При этом в системе ДОСААФ СибНИА отслеживает и контролирует эксплуатацию этих летательных аппаратов. Надо четко понимать, что через 3 года этих планеров не будет.

Прорабатываются варианты модернизации буксировщиков, ремоторизация самолетов Ан-2.

Исторические воздушные суда. Их немного, но они у нас сегодня появились. Промышленность и СибНИА очень активно принимают участие в

проведении испытаний и создании национальной коллекции летательных самолетов.

И в заключение я хотел бы сказать, что на наш взгляд три важных пункта, которые мы должны сегодня решать. Это создание современной нормативно-правовой базы для эксплуатации малой авиации на региональном и межрегиональном уровне, в том числе обеспечение поддержания летной годности и сертификации аттестованных ВС. По легким самолетам процедура сегодня очень усложнена. Система единичных экземпляров воздушных судов работает, слава Богу, что Минтранс эту систему создал, сегодня многие предприятия в промышленности вместо первого вылета на опытно-воздушном судне, реализуют эту программу на программах единичных экземпляров воздушных судов. На мой взгляд, промышленность должна здесь не бросить гражданскую авиацию, мы должны проработать вменяемые правила по эксплуатации уже созданных эксплуатирующихся воздушных судов. Кстати в Америке из 228 тысяч этих летательных аппаратов, 80% это самолеты, построенные до 76 года. Они успешно летают, решают транспортные задачи, на них готовят летчиков и нет никаких проблем.

Вторая задача - определение потребности и формирование консолидированного заказа на легкую авиационную технику для обеспечения выполнения задач военно-патриотического воспитания. У ДОСААФ изнашиваются основные средства и промышленность должна четко понимать, что нам в ближайшее время придется построить эти летательные аппараты, где-то взять. За границей их никто не построит, в таком объеме их не выпускают.

И еще вопрос. Это тоже важный вопрос, может быть в меньшей степени касается промышленности, хотя мы как наука обязаны это обосновать, доказать и вынести наверх. Это создание нормативно-правовой базы для обеспечения деятельности юношеских планерных школ, в том числе допуск и подготовка с 11 лет на детском планере, а на планере Л-13 - с 13 лет. Этим вопросом мы занимаемся, готовим доклад и попытаемся донести на самый верх. В противном случае через 4-5 лет мы останемся совсем без летчиков. Спасибо за внимание. (Аплодисменты).