

Открытое письмо

Председателю Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
В.И. Матвиенко

Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации
В.В. Володину

Председателю Правительства Российской Федерации
М.В. Мишустину

О состоянии безопасности полётов в гражданской авиации России

Уважаемая Валентина Ивановна!

Уважаемый Вячеслав Викторович!

Уважаемый Михаил Владимирович!

24 июля 2025 г. в России произошло очередное авиационное происшествие с человеческими жертвами. Многие считают, что это неизбежное зло, которого невозможно избежать при использовании воздушного транспорта. Однако это не соответствует действительности. Во всём мире в государствах – членах Международной организации гражданской авиации (ИКАО) ведётся планомерная работа по достижению основной цели ИКАО – обеспечить к 2050 г. нулевой уровень смертности в результате авиационных происшествий в мировой гражданской авиации. Во всём мире, но только не в России.

В соответствии с Главой VI «Международные стандарты и рекомендуемая практика» Статья 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Конвенция), являющейся международным договором Российской Федерации и подлежащей выполнению в соответствии с Конституцией Российской Федерации, каждое государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов (ВС), персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие

будет содействовать аэронавигации и совершенствовать её. С этой целью ИКАО принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся вопросов безопасности полётов (БП), регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

Основным Приложением к Конвенции, прямо относящимся к вопросам БП гражданских воздушных судов, является принятое в 2013 г. Приложение 19 «Управление безопасностью полётов», требующее принятия государством – членом ИКАО определённых мер в области БП по выполнению его требований. С той поры ИКАО выпустило уже вторую редакцию Приложения 19 и четвертую редакцию «Руководства по управлению безопасностью полётов», а в Российской Федерации абсолютно недостаточна реализация требований ИКАО к государству в области безопасности полётов.

Первое: необходимо в рамках Воздушного кодекса России дать подробное официальное описание используемых терминов и определений в соответствии с тем, как они изложены в документах ИКАО. А то даже само понятие «Безопасность полётов», данное в Воздушном

кодексе России, отличается от определения, данного в Приложении 19 к Конвенции. Также и определение важнейшего для эксплуатации воздушных судов понятия «Авиационное происшествие (АП)», данное в «Правилах расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» (ПРАПИ) от 18 июня 1998 г. № 609, не соответствует определению, данному в Приложении 19 к Конвенции, что не способствует повышению уровня БП в России, так как вся сертификация типа гражданских пилотируемых и беспилотных воздушных судов базируется на приведении рисков АП к приемлемому для государства уровню в ожидаемых условиях эксплуатации. Например, при использовании определения, данного в ПРАПИ, не может быть АП с человеческими жертвами при эксплуатации беспилотных воздушных судов (БВС), тогда как при использовании определения ИКАО – может, что влечёт за собой совершенно разный подход к их сертификации типа.

Второе: в России необходимо в соответствии с требованиями ИКАО срочно принять Государственную программу по безопасности полётов (ГосПБП) для управления безопасностью полётов в государстве

в целях достижения приемлемого уровня эффективности обеспечения БП гражданской авиации.

ГосПБП должна зафиксировать состояние с БП в России на данный момент и наметить пути и средства достижения в будущем установленного Правительством России на определённые периоды времени приемлемого уровня БП и перспективного уровня требований к воздействию гражданской авиации на окружающую среду.

Третье. Вопреки требованиям ИКАО об ответственности отдельно взятого государства в сфере обеспечения контроля за безопасностью полетов в качестве одного из принципов Конвенции, Правительством России не определён полномочный орган, отвечающий за БП, координацию поддержки и реализации ГосПБП. На этот орган должен быть возложен контроль за обеспечением БП и функция, посредством которой государство обеспечивает эффективное выполнение относящихся к БП Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, а также надлежащих процедур, содержащихся в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации и SARPS ИКАО.

Вообще при наличии многочисленных госорганов в области гражданской авиации (Зам. Председателя Правительства России по транспорту, Министерство транспорта России, Федеральное агентство воздушного транспорта России, Ространснадзор, Межгосударственный авиационный комитет (МАК), Минпромторг России, Следственный комитет России и Прокуратура России), все они не отвечают требованиям ИКАО к Ведомству гражданской авиации (ВГА) и у них в Положениях отсутствует ответственность за состояние БП ВС в Российской Федерации. Каждое из них отвечает только за некоторые функции, относящиеся к вопросам БП. В результате получается, что за БП в России в соответствии с Конвенцией и SARPS ИКАО отвечает только Председатель Правительства России, поскольку ответственность за безопасность полётов в России

больше не передана ни одному федеральному органу исполнительной власти (ФОИВ). Одно время ответственность за безопасность полётов гражданских воздушных судов в России Положением о Федеральной службе воздушного транспорта России была возложена на неё. Но после её ликвидации эта функция оказалась в России бесхозной. В этой связи в соответствии с SARPS ИКАО целесообразно создать в России единое Ведомство гражданской авиации (ВГА), аналогичное таким же в США (FAA), КНР (CAAC), Индии (DGCA), Бразилии (ANAC) и т.д., полностью несущее ответственность за БП в стране и её обеспечение, но не занимающееся хозяйственной деятельностью, а также независимый орган по единому расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Последнюю функцию можно возложить на МАК, как на наиболее компетентный орган в этой области деятельности.

Проблемой государственного уровня является структура управления отраслью. Росавиация в нашей стране вопреки рекомендациям ИКАО и просто здравому смыслу определена как орган, **оказывающий услуги** их потребителям, а не регулятор сложнейших видов деятельности высокопрофессиональных специалистов при реализации авиатранспортной деятельности. При этом **ни один** орган госуправления, влияющий на функционирование гражданской авиации, не наделён **ответственностью** за результаты своей деятельности.

В сложившихся условиях все более остро проявляются проблемы с качеством подготовки авиационных специалистов и, в особенности, лётного состава. В угаре преклонения перед западными системами подготовки, а также хозяевами авиакомпаний пилоты лишены возможности совершенствования навыков ручного пилотирования и заходов на посадку по неточным системам посадки, выполняя требование менеджмента управлять самолетом с максимальным использованием бортовых систем. При этом необхо-

димо отметить, что управлять самолётом посредством бортовых систем и уметь летать на данном типе, — это не одно и то же, при том, что психофизиологическое состояние человека на тренажере и в реальном полёте, — это две большие разницы. В связи с этим пилот зачастую не способен локализовать возникшую угрозу, и подтверждением является гибель людей в событиях с самолётом авиакомпании «Аэрофлот».

При этом Росавиация, как ВГА России лишена возможности управлять этими процессами, а кадровый состав лётного управления, его численность и отсутствие летающих специалистов лишь подчеркивают безразличие со стороны государства к основополагающим вопросам безопасности полетов, считая их менее значимыми, чем обеспечение людей, умеющих бить по мячу или открывающих рот под фонограмму.

Четвёртое. В России не проводится на государственном уровне научное обеспечение разработки Норм лётной годности воздушных судов (НЛГ) и Методов оценки соответствия (МОС) им, т.к. ни у одного из ФОИВ не предусмотрено выделение денежных средств на эти цели ни институтам гражданской авиации, ни входящим в ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского», ни профильным институтам РАН. Не ставится задача по научной проработке действующих и разработки необходимых для обеспечения БП ВС НЛГ и МОС. Последний раз эти вопросы финансировались в России только в рамках курируемой одним из авторов этого письма «Программы развития гражданской авиационной техники России до 2000 года». Именно тогда благодаря целевому финансированию разработки и совершенствования в рамках этой Программы институтов промышленности и гражданской авиации был осуществлён переход от советских НЛГС-3 (1984 год издания) и НЛГВ-2 (1987 год издания) в 1994 г. к новым российским НЛГ самолётов АП-23 (1992 г.), АП-25 (1994 г.), вертолётов АП-29 (1994 г.) и др. с внесением в даль-

нейшем в них поправок, усиливающих требования к безопасности типовой конструкции воздушных судов. После 2000 г. финансирование доработок НЛГ ВС в России прекратилось, что привело к свёртыванию в институтах работ в этом направлении и переходу авиационными властями к простому переписыванию поправок к НЛГ США и ЕС в российские НЛГ с задержкой в 5–7 лет. Как итог – постоянное опоздание введения требований в области БП к сертифицируемым в России типовым конструкциям ВС. Но невозможно создать конкурентоспособные на мировом рынке гражданские ВС опираясь на остальные НЛГ.

В США, ЕС, Канаде, КНР, Индии, Бразилии ведутся постоянные работы по обновлению первоначальных НЛГ ВС, включая БАС, и связанных с ними МОС, которые включены и финансируются в рамках ГосПБП и Государственных планов по их реализации.

В России также необходимо включить и финансировать совершенствование НЛГ ВС и их МОС в рамках ГосПБП и Государственного плана по её реализации.

Пятое. В России, в отличие от всего остального мира, особенно после очередной авиационной катастрофы со старыми ВС, постоянно пропагандируется мнение о том, что не бывает, в отличие от автомобилей, паровозов, пароходов и т.д., старых самолётов, а есть только лётногодные и нелётногодные. Особенно в этой пропаганде усердствуют авиаперевозчики, эксплуатирующие, в основном, старые воздушные суда. Кто по невежеству в вопросах сертификации типа воздушных судов, а кто и сознательно, ставя свои личные коммерческие интересы выше цены человеческой жизни.

«Лётная годность» применительно к воздушному судну определяется как «состояние воздушного судна, при котором оно соответствует утверждённой типовой конструкции и находится в состоянии, обеспечивающем его безопасную эксплуатацию». Требования к безопасности типовой конструкции воздушного судна определяются её соответствием действующими на момент подачи заявки на сертификацию типа НЛГ. Поскольку в НЛГ постоянно вносятся поправки,

повышающие требования к безопасности типовой конструкции гражданского ВС, то безопасность полётов ВС, созданных в разное время, существенно отличается. Особенно явно это прослеживается из статистики БП старых и новых самолётов разных поколений, опубликованной в The Airbus safety magazine «A Statistical Analysis of Commercial Aviation Accidents 1958–2024», в которой все самолёты разделены на четыре поколения (Рис. 1 и Рис.2):

Поколение 1. Выпускались с 1952 г. Первые коммерческие реактивные самолёты с оборудованием: циферблаты и датчики в кабине пилота, ранние системы автоматического управления полетом. «Комета», «Каравелла», ВАС-111, «Трайидент», VC-10, В707, В720, DC-8, Convair 880/990.

Поколение 2. Выпускались с 1964 г. Более интегрированный режим автоматического управления полетом. Более совершенные системы автопилота и автоматического регулирования скорости. «Конкорд», А300, «Меркюр», F28, ВАе146, VFW 614, В727, В737-100/-200, В747-100/-200/-300/SP, L-1011, DC-9, DC-10 А320.

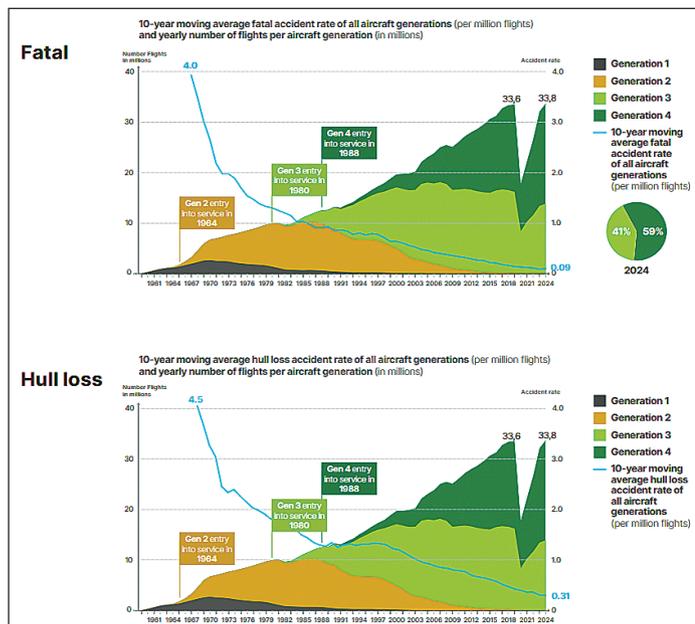


Рис. 1. Сверху – скользящий средний показатель катастроф за 10 лет для всех поколений воздушных судов (на млн рейсов) и годовое количество рейсов для каждого поколения воздушных судов (в млн); снизу – скользящий средний показатель аварийности за 10 лет для всех поколений воздушных судов (на млн рейсов) и годовое количество рейсов для каждого поколения воздушных судов (в млн)

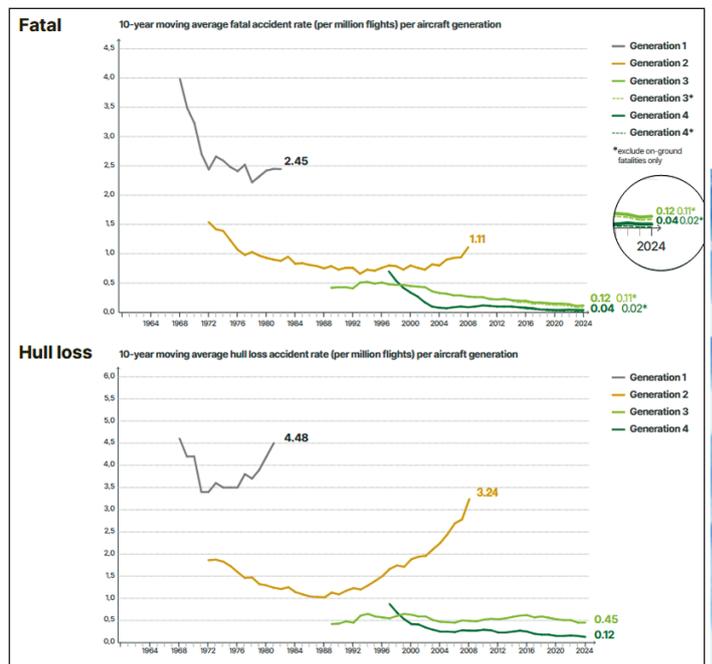


Рис. 2. Сверху – скользящий средний показатель катастроф за 10 лет (на млн рейсов) для каждого поколения воздушных судов; снизу – скользящий средний показатель аварийности за 10 лет (на млн рейсов) для каждого поколения воздушных судов

Поколение 3. Выпускались с 1980 г. «Стеклянная кабина» пилота и система FMS. Электронные дисплеи в кабине пилота, улучшенные навигационные характеристики и системы обхода препятствий на пересеченной местности, позволяющие снизить количество несчастных случаев с CFIT. Самолёты A300-600, A310, Avro RJ, F70, F100, B717, B737 Classic & NG/MAX, B757, B767, B747-400/-8, Bombardier CRJ, Embraer ERJ, MD-11, MD-80, MD-90.

Поколение 4. Выпускаются с 1988 г. Электростанционная система управления (Fly-By-Wire). Технология Fly-By-Wire позволила обеспечить защиту зоны полета и снизить количество авиационных происшествий на местах. Самолёты A220, A318/A319/A320/A321, A330, A340, A350, A380, B777, B787, C919, Embraer E-Jets, Sukhoi Superjet.

Заметим, что, хотя самолёты A350-900 (выпускается с 2014 г.), A350-1000 (выпускается с 2018 г.), Embraer E190-E2 (выпускается с 2018 г.) и Embraer E195-E2 (выпускается с 2019 г.) отнесены в этой классификации к Поколению 4, фактически они являются уже самолётами следующего Поколения 5, поскольку в их системах управления активно используются технологии искусственного интеллекта, позволяющие, например, самолёту A-350-1000 совершать полёт от места взлёта до места посадки практически без вмешательства пилота, функции которого сводятся лишь к контролю полёта самолёта. Также в них используются уже не системы предупреждения столкновения с землёй и другими самолётами, а

системы автоматического предотвращения этих столкновений и целый ряд других усовершенствований, повышающих автоматизацию и безопасность полётов.



Самолёт DC-3 «Дакота»

Когда сторонники одинаковой безопасности полётов на старых и новых самолётах в качестве доказательства своей правоты приводят как аргумент то, что они летали на старых самолётах, и часто приводят в пример самолёт DC-3 (получивший сертификат типа в середине 1930-х гг.). Он производился в СССР по лицензии как ПС-84 (лицензионный вариант DC-3), а затем Ли-2 (перепрофилированный под советские моторы). Но, как показывают расчёты, полёты на DC-3 были примерно в 5000–10000 раз опаснее для жизни пассажиров, чем полёты на самолётах A350-1000.

Если посмотреть статистику авиационных происшествий и катастроф в России за последние 10 лет, то окажется, что около 77% авиационных происшествий и 73% авиакатастроф при коммерческих перевозках в России приходится на старые самолёты (в основном, Ан-2, Ан-24 и Ан-26), хотя количество полётов на них существенно уступает общему количеству полётов в гражданской авиации страны.



Самолёт A350-1000

При этом необходимо отметить, что самолёты Ил-96-300, Ту-204, Ту-214, Ил-114-100, в т.ч. и те, на которых летает и Специальный лётный отряд «Россия», относятся к 3-му поколению самолётов, что означает более низкую БП на них, по сравнению с последним поколением западных самолётов A350-1000 и Embraer E195-E2. Однако задействовать иностранные самолёты для перевозки высших государственных лиц страны недопустимо из-за серьёзных рисков БП, связанных с возможными электронными закладками в их электростанционных системах управления самолётом, с помощью которых их можно отключить в самый неподходящий момент. То же, кстати, относится и к самолёту SSJ-100 с иностранной комплектацией.

Таким образом, руководство страны волею ответственных в последние 20 лет за создание новых гражданских самолётов обречено пока летать на поколении не самых безопасных в мире на сегодняшний день самолётов.

Определённые надежды возлагались на создающиеся отечественные самолёты SJ-100, MC-21 и Ил-114-300, но многолетние задержки с их созданием и ориентация при сертификации типа на НЛГ, действующие в России в 2004–2008 гг., не делает их совсем уж современными.

Вообще разговор о российской авиапромышленности и её провале заслуживает отдельного серьёзного рассмотрения. Назовём только три, самые важные причины этого.

Первая — это отход в авиастроении от рыночной экономики и его полная монополизация. А ведь ещё А. Смит утверждал, что «непрерывным условием действия экономических законов является свободная конкуренция». По его мнению, без этого неотъемлемого элемента рыночная система не может стать эффективной. В странах с рыночной экономикой с конкуренцией производителей и наличием эффективных институтов по противодействию всевозможным злоупотреблениям монопольным положением производителей товаров и услуг на

конкретных рынках, в т.ч. в авиационном, придаётся огромное значение. У нас же неестественная монополизация рынка разработки и производства гражданских ВС достигла невиданного даже в СССР уровня, когда разработкой каждого направления — самолёты местных линий, региональные, ближне-, средне- и дальнемагистральные самолёты — занимается только одно, строго определённое опытное конструкторское бюро без всякой конкуренции привязанное к освоению выделенных на это направление бюджетных средств. Полностью уничтожена конкуренция и вертолётных ОКБ, после их объединения в единую организацию. Поэтому наших разработчиков сейчас больше интересует сам процесс разработки, а не получение конечного результата. Отсюда у нас и плановая убыточность гражданского авиационного, тогда как во всём остальном мире оно приносит очень приличные бюджетные поступления. А ведь даже в советское время создание новой гражданской авиационной техники проходило при яростной конкуренции самолётостроительных ОКБ.

Второе — полнейшая чехарда с назначением руководителей авиационных ОКБ, когда, например, на туполевской фирме за последние 12 лет сменилось 7 руководителей и ни один из них не являлся авиационным конструктором, на ильюшинской — с момента создания в 1933—2014 гг. за всю историю фирмы было всего три руководителя, а затем за 10 лет сменилось 7 руководителей, ни один из них также не являлся авиационным конструктором. Зато выделяемый на гражданское авиационное бюджет ими успешно освоен, правда, вот только сертифицированных отечественных самолётов мы пока так и не дождалась. Ни одна организация не способна создать что-либо путное в реальные сроки при такой чехарде в её руководстве.

Третье — в структурах авиапрома страны полностью отсутствует ответственность за провал порученного дела. Одни и те же лица, провалив

порученное дело, дрейфуют из руководителей одной организации в другую, нередко даже с повышением в должности, и не несут, в отличие, например, от The Boeing Company никакой ответственности за предыдущий провал, что только постоянно ухудшает ситуацию с созданием новых российских гражданских ВС.

Необходимо срочно выработать меры по разработке новой безопасной гражданской авиационной техники, созданию в авиапроме России конкурентной рыночной среды, повышению ответственности руководителей предприятий, в т.ч. материальной, за результаты их работы, и снижению текучести кадров среди руководителей авиапромышленных организаций, особенно ОКБ.

Шестое. В Окончательном отчете МАК по авиационному происшествию с самолетом RRJ-95B RA-89011 комиссия по расследованию пришла к выводу, что существовала опасность пожара. Фактически пожар не возник из-за отсутствия источника зажигания. Это означает, что не выполняется пункт 25.721 Авиационных правил Часть 25 «Нормы летной годности самолетов транспортной категории», который гласит, что «Основные опоры шасси должны быть спроектированы так, чтобы в случае их разрушения из-за превышения расчетных нагрузок на взлете (разбега) и посадке (пробега) характер разру-

шения был таким, чтобы у самолетов с числом пассажирских кресел 10 или более, не считая кресел пилотов, не возникала утечка из любой части топливной системы в количестве, достаточном для появления опасности пожара. Поэтому в окончательном отчете МАК рекомендовал Разработчику воздушного судна RRJ-95 «Совместно с сертифицирующими организациями рассмотреть целесообразность внесения изменений в конструкцию шасси и/или введения эквивалентных мер для снижения риска возникновения течи топлива после воздействия на шасси нагрузок, превышающих расчетные. По результатам оценки принять решение о доработке вновь выпускаемых экземпляров и/или экземпляров, находящихся в эксплуатации».

Ту же рекомендацию МАК повторил в Окончательном отчете по катастрофе самолета RRJ-95B RA-89098 в а/п Шереметьево.

Дело в том, что в обоих случаях при отделении шасси произошло разрушение топливного бака в результате воздействия на топливный бак гидроцилиндра выпуска — уборки основных опор шасси, что вызвало в первом случае опасность пожара, а во втором — пожар на самолёте.

Также в окончательном отчете МАК в пункте 5.2.16. рекомендуется с учетом результатов настоящего расследования рассмотреть целесообразность гармонизации (установления корреляции) положений



Катастрофа SSJ-100 в Шереметьево

НЛГ, определяющих требования к прочности конструкции основных опор шасси и демонстрации их безопасного отделения, т.е. **разработать и внедрить МОС** по п. 25.721 авиационных правил, содержащие четкие критерии относительно величины нагрузок, при которых должно демонстрироваться безопасное отделение основных опор шасси.

Вообще, природа редко заранее предупреждает о том, что с безопасностью конструкции ВС не всё в порядке. В данном случае такое предупреждение было. Если бы после аварии с самолётом SSJ-100 в Якутске на разрушение топливного бака и течи топлива в количестве, достаточном для возникновения пожара, своевременно обратили внимание, то пожара с гибелью людей в Шереметьево могло бы и не быть.

Однако даже после катастрофы в Шереметьево самолёта RRJ-95 и авиационного происшествия с этим же типом воздушного судна в Турции с возникновением пожара, в типовую конструкцию как RRJ-95, так и проходящего сейчас сертификацию его отечественной модификации SJ-100, изменения, обеспечивающие соответствие типовой конструкции этих самолётов и доказательства их соответствия пункту 25.721 действующих норм лётной годности, на день написания письма, так и не сделаны. А ведь оформить их необходимо **директивной лётной годности**, поскольку это изменение влияет на безопасность типовой конструкции самолёта. И, что особенно удивительно, за 7 лет, прошедших с авиационного происшествия с SSJ-100 в Якутии, так и не разработаны и МОС для оценки соответствия типовой конструкции гражданских самолётов п. 25.721 авиационных правил.

Поскольку самолёты предыдущего поколения Ил-96-300, Ту-204, Ту-214 и Ил-114 ранее сертифицировались на соответствие НЛГС-3, в которых нет пункта, аналогичного пункту 25.721 из действующих НЛГ, а напомним, что на них летают и высшие руководители государства, то необходимо проверить соответ-

ствие типовой конструкции и этих самолётов на соответствие этому пункту и, в случае необходимости, внести изменения в их типовую конструкцию.

В связи с тем, что создание таких МОС требует очень серьёзной научной проработки, целесообразно для этого создать специальную комиссию под руководством Российской академии наук (РАН) с привлечением специалистов Росавиации, Авиационного регистра России, МАК, институтов ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского», ГосНИИГА и др., выделив для этого РАН соответствующие бюджетные средства.

В авиации, в отличие от юриспруденции, где действует презумпция невиновности, действует презумпция ответственности разработчика ВС за доказательство безопасности разработанной им типовой конструкции.

Седьмое. Абсолютно провальной проблемой, стоящей перед страной, является отсутствие малоразмерных ВС, необходимых для летного обучения пилотов гражданской авиации, авиакомпаний местных воздушных линий и эксплуатантов авиации общего назначения. В летных училищах гражданской авиации становится не на чем учить пилотов летать. В 2007–2010 гг. для них, в связи с отсутствием отечественных, было закуплено 284 самолета иностранного производства, ресурс которых к настоящему времени практически закончился. Российских самолетов для обучения пилотов как не было, так и нет, а западные самолеты и двигатели недоступны. Для подготовки пилотов необходимы ВС как для первоначального обучения, так и для его продолжения на ВС, уже более приближенных к летающим в отечественной гражданской авиации. Причиной этого является полный провал в создании сертифицированного модельного ряда авиационных двигателей внутреннего сгорания, годных для использования как при создании сверхлёгких и лёгких воздушных судов, так и для беспилотных авиационных систем (БАС),

а также турбовинтовых двигателей мощностью 1000–1500 л.с. При этом совершенно непонятно, почему не было начато производство в ОДК-Сатурн единственного в стране сертифицированного турбовинтового двигателя ТВД-1500 мощностью 1300 л.с., прекрасно подходящий для лёгких самолётов? Отсутствие малых двигателей и самолетов привело к тому, что государство лишилось огромного, стратегически важного, сектора авиационного производства – авиации общего назначения (АОН), которая во многих странах приносит значительную долю дохода. Именно АОН, а также БАС перевозят огромное количество мелких грузов и пассажиров, выполняя связи между небольшими населенными пунктами. Также в АОН идет подготовка и тренировка пилотов для «большой» транспортной авиации. Для наших огромных просторов все это жизненно необходимо. При этом цена этих ВС не должна быть заоблачной, как это получается у наших монополистов из ОАК, ОДК и УЗГА.

Необходимо срочно разработать и финансировать на конкурентной основе программу создания модельного ряда поршневых, турбовинтовых и электрических авиационных двигателей, а также лёгких и сверхлёгких воздушных судов и БАС.

Восьмое. Важная проблема российского авиастроения – подготовка новых кадров конструкторов, технологов и сертифицированных. Все выдающиеся отечественные генеральные конструктора прошли школу создания лёгких самолётов. Нынешнему поколению студентов такую школу сейчас проходить негде. А ведь даже в 1990-е гг. при МАИ существовало студенческое конструкторское бюро, которое позволяло студентам набираться опыта конструирования, сертификации и запуска в серийное производство лёгких самолётов, таких, например, как биплан Авиатика-МАИ-890, разработанный в Отраслевом студенческом конструкторском бюро экспериментального самолётостроения МАИ и получивший сертификат типа МАК в 1999 г.

Необходимо выделить бюджетные средства для МАИ, КуАИ, КАИ, МГТУ им. Н.Э. Баумана и других вузов, обучающих будущих авиастроителей для развития при них студенческих конструкторских бюро, в которых студенты могли бы практически развивать навыки авиастроения, создавая сверхлёгкие и лёгкие воздушные суда, авиационные двигатели и приборы для них, а также БАС.

Девятое. Еще одна проблема российской гражданской авиации — это подготовка новых пилотов и тренировка действующих пилотов для пилотирования при переходе с автоматического на ручной режим. При подготовке по 500–700 пилотов в год нам понадобится более 10 лет, чтобы удовлетворить потребность в пилотах для поступающих в эксплуатацию новых гражданских воздушных судов.

В стране в лётных училищах гражданской авиации потеряны высококвалифицированный летно-инструкторский состав, поскольку учить в полете пилотировать самолет значительно сложнее нежели выполнить полет из пункта «А» в пункт «В». Но зарплата пилотов-инструкторов и инженерно-технического персонала в лётных училищах гражданской авиации приравнена по оплате труда к наземному персоналу образовательных учреждений (Техникумы и ПТУ). В результате пилот-инструктор зарабатывает в пять раз меньше, чем его коллега в авиакомпаниях или обучаемый им курсант после выпуска из училища со всеми вытекающими последствиями.

Необходимо срочно приравнять систему оплаты летного и инженерно-технического состава лётных училищ гражданской авиации с системой оплаты соответствующих категорий специалистов авиакомпаний, чтобы потом не удивляться, почему наши пилоты так плохо подготовлены к выполняемой работе.

Десятое. С низкой оплатой пилотов — инструкторов пересекается и чрезвычайно низкая оплата работников федеральных органов исполнительной власти, занимающихся

различными вопросами, связанными с безопасностью полётов ВС. В результате руководство этих федеральных органов не в состоянии принять на работу опытных квалифицированных специалистов, а вынуждены довольствоваться недавними выпускниками институтов. Ответственность государства за обеспечением различных аспектов БП является одним из основных обязательств в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, так как его выполнение обеспечивает постоянную безопасность и регулярность международных воздушных перевозок. Осуществлять этот контроль должны высококвалифицированные специалисты, зарплата которых в соответствии с SARPS ИКАО не должна быть ниже, чем у персонала в соответствующих организациях, обеспечивающих функционирование гражданской авиации в государстве.

В связи с этим рекомендуемый ИКАО подход к оплате труда специалистов федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих вопросы безопасности полётов, необходимо закрепить на законодательном уровне.

Одиннадцатое. С 1 сентября 2024 г. в России для внутренних рейсов, а с апреля 2025 г. и на международных воздушных линиях российские авиакомпании получили право заключать договоры «мокрого» лизинга с иностранными перевозчиками. Конечно, эта вынужденная мера связана с провалом своевременного вывода на рынок российских ВС. Но нужно понимать, что эта мера просто встроена в организацию перетока средств федерального бюджета, которые могли бы быть использованы для восстановления и развития отечественного авиастроения, в центры прибыли, связанные с зарубежными авиастроительными компаниями. Поэтому такой подход должен строго контролироваться, чтобы не нанести значительного урона отечественной авиационной промышленности.

В России же институт лизинга должен быть замещён прямыми расчётами бюджета с разработчи-

ками и производителями отечественных самолётов и вертолётов через казначейство, что отвечало бы задачам финансирования российских программ развития авиастроения, в которых чётко обозначены их цели и задачи, а также ответственность должностных лиц за их достижение. В нынешнем же качестве российский лизинг лишь увеличивает себестоимость производства авиалайнеров, а с ней и конечную стоимость авиаперевозок.

Существует и ещё целый ряд вопросов, связанных с гражданской авиацией и авиастроением в России, которые нужно, как и обозначенные в данном письме, срочно решать. В связи с этим предлагаем создать в осеннюю сессию законодательных органов власти единую постоянно действующую Комиссию по гражданской авиации и гражданскому авиастроению при законодательных и исполнительных органах государственной власти для решения наиболее наболевших вопросов.

С уважением,

М.М. Терещенко, А.Я. Книвель

Михаил Михайлович Терещенко — ветеран гражданской авиации. Работал начальником Главного управления летной службы Министерства гражданской авиации СССР, был членом коллегии МГА СССР; первым заместителем председателя Межгосударственного авиационного комитета. С 2016 г. по 16 июня 2025 г. — Председатель Экспертного совета в области гражданской авиации при Росавиации. Заслуженный пилот СССР, кандидат технических наук.

Александр Янович Книвель — ветеран авиастроения. После окончания МФТИ работал в ЦАГИ и на руководящих должностях в сфере авиационной промышленности в Минавиапроме СССР, Госкомоборонпроме, Миноборонпроме и Минэкономки России, Межгосударственном авиационном комитете. С 2016 г. по 16 июня 2025 г. — заместитель Председателя Экспертного совета в области гражданской авиации при Росавиации. Лауреат премии Правительства России в области науки и техники, кандидат технических наук.