

## ОБОСНОВАНИЕ

изменения массы конструкции сверхлегких пилотируемых гражданские воздушных судов с 115 килограммов до 350 килограммов и менее с учетом массы авиационных средств спасания.

Законопроектом (пункты 1-4) предлагается изменить массу конструкции сверхлегких пилотируемых гражданские воздушных судов с 115 килограммов до 350 килограммов с учетом массы авиационных средств спасания. Действующим Воздушным кодексом Российской Федерации (подпункт 2 пункта 1 статьи 8, подпункт 1 пункта 1 статьи 33, пункт 1 статьи 36 и пункт 1 статьи 53) сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее выводятся из сферы государственного регулирования. Однако на сегодняшний день норма массы конструкции 115 килограммов устарела. В странах Европейского Союза (ЕС) из сферы государственного регулирования выведены сверхлегкие воздушные суда (СВС) с максимальной взлетной массой 450 кг (472,5 кг включая массу средств спасания). Так, Административным распоряжением для наделения полномочиями обществ спортивной авиации от 16 декабря 1993 г., изданным на основании § 31c и § 31d раздела 2 части 3 Закона о правилах воздушных перевозок в опубликованной редакции от 14 января 1981 г. Министерство транспорта Федеративной республики Германии исключило пилотируемые сверхлегкие воздушные суда с взлетной массой до 472,5 кг из сферы государственного регулирования. Распоряжением Министерства транспорта Чешской Республики от 26 сентября 2013 г. № 138/2013-220-LPR/2 сверхлегкие самолеты с взлетной массой до 450 кг, а также автожиры и сверхлегкие вертолеты с взлетной массой до 560 кг также выведены из сферы государственного регулирования. Увеличение взлетной массы для вертолетов и автожиров объясняется тем, что эти воздушные суда имеют посадочную скорость менее 7 м/с, в том числе при отказе двигателя. Это делает их кинетическую энергию сравнимой по величине с кинетической энергией СВС имеющих ограничение по массе конструкции 115 кг и минимальную скорость около 15 м/с. А кинетическая энергия ВС является наиболее значимым критерием опасности транспортного средства для третьих лиц и окружающей среды. Так, например, величина кинетической энергии парашютиста или дельтапланериста сравнима с величиной кинетической энергии велосипедиста.

Аналогичные правила приняты и в других Европейских странах. Максимальная взлетная масса СВС складывается из массы пилота и массы пассажира не менее чем 86 кг каждый. К этому прибавляется еще

топливо на 1 час полета при максимальной мощности. Для определения взлетной массы исходят из фиксированной величины расхода топлива, если не могут доказать другое. Например, для двигателя Rotax 912 нормой является 18 л (14 кг), а для двигателя Rotax 582 – 22 л (17 кг). Если вычесть из взлетной массы СВС массу экипажа и топлива, то можно получить величину массы конструкции около 350 кг. Таким образом, в странах ЕС законодательно выведены из сферы государственного регулирования сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции до 350 килограммов.

Такой подход основывается на том, что при данной массе конструкции обеспечиваются необходимый уровень безопасности полетов, а практическая возможность комплектования подобных СВС средствами спасения, обеспечивающими надежное спасение и самого СВС и экипажа в случае аварийной ситуации на парашюте, позволяет уменьшить их скорость до величин менее 7 м/с. Таким образом, кинетическая энергия таких СВС сравнима по величине с кинетической энергией парашюта, дельтаплана, велосипеда или легкого байка.

Требование оборудования таких СВС средствами спасения, обеспечивающими спасение экипажа вместе с воздушным судном без необходимости его покидания позволяет повысить уровень безопасности полетов, а опасность таких СВС для третьих лиц и окружающей среды становится ниже, чем опасность СВС имеющих массу конструкции до 115 кг и минимальную скорость полета 15 м/с.

В настоящее время в России имеются доступные надежные и апробированные средства спасения, которые хорошо себя зарекомендовали. За 20 лет известно более 30 случаев применения средств спасения на СВС, которые обеспечили спасение экипажей в аварийных ситуациях.

Как показал 20 летний опыт эксплуатации СВС с массой конструкции до 350 кг в странах Европы они обеспечивают необходимый уровень эксплуатационной надежности и безопасности полетов при относительно простых процедурах подтверждения летной годности в саморегулируемых организациях.