



**МИНИСТЕРСТВО СПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(Минспорт России)**

Министерство транспорта
Российской Федерации

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

Казакова ул., д. 18, Москва, 105064
Тел.: (495) 720 53 80, (495) 925 72 51
Факс: (495) 995 05 51
ОКПО 00083888, ОГРН 1127746520824
ИНН / КПП 7703771271/770901001

от ~~16.08.2022~~[№] _____ ОБ-01-09/12801

На № _____ от _____

Министерство спорта Российской Федерации, в соответствии с пунктом 5 Распоряжения Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 № 1693-р относительно разработки и утверждения перечня мероприятий на период 2022 - 2023 годов, направленных на поддержку развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации и обеспечение авиационной подвижности населения, сообщает.

Комплексная программа развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 № 1693-р (далее - Программа) является документом отраслевого планирования, направленным на создание регулирующих, инвестиционных, инфраструктурных и технологических условий в обеспечение выпуска гражданских воздушных судов с целью осуществления воздушных перевозок. При этом Программа не отражает вопросы развития авиатранспортной отрасли в части развития авиации общего назначения, в т.ч. сверхлегкой авиации и малой авиации, которая является основой для развития видов спорта с использованием авиационной техники и иной техники.

С учетом стратегического значения развития авиационных видов спорта на совещании Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Федерального Собрания Российской Федерации (далее – Комитет) рассмотрен вопрос «О состоянии и перспективах совершенствования нормативно-правового обеспечения военно-прикладных видов спорта». Решением Комитета вопрос о состоянии самолетного парка и инфраструктуры для использования авиационной техники будет рассмотрен на расширенном заседании Комитета с участием заинтересованных ведомств в целях дальнейшего совершенствования государственной политики в области физической культуры и спорта.

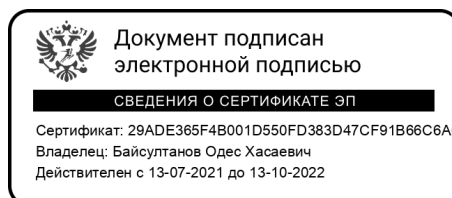
В рамках исполнения пункта 12 Плана мероприятий по реализации Стратегии развития физической культуры и спорта Российской Федерации

на период до 2030 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2020 г. № 3615-р, Минспорт России направил доклад о разработке комплекса мер, направленных на развитие видов спорта с использованием авиационной техники и иной техники на период до 2030 года (далее - Комплекс мер).

Комплекс мер разработан совместно с общероссийскими спортивными федерациями и заинтересованными организациями, и содержит в том числе перечень мероприятий на период 2022 - 2023 годы, направленных на поддержку развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации и обеспечение авиационной подвижности населения, в части развития видов спорта с использованием авиационной техники и иной техники.

Учитывая изложенное, Минспорт России сообщает об отсутствии дополнительных предложений по включению в перечень мероприятий на период 2022-2023 годов, направленных на поддержку развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации и обеспечение авиационной подвижности населения в рамках полномочий.

Приложение: Письмо от 01.07.2022 № ОМ-01-04/10041 на 29 л. в 1 экз.



О.Х. Байсултанов



**МИНИСТЕРСТВО СПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(Минспорт России)**

МИНИСТР

Казакова ул., д. 18, Москва, 105064
Тел.: (495) 720 53 80, (495) 925 72 51
Факс: (495) 995 05 51
ОКПО 00083888, ОГРН 1127746520824
ИНН / КПП 7703771271/770901001

Правительство
Российской Федерации

01.07.2022 № _____ ОМ-01-04/10041

На № _____ от _____

Министерство спорта Российской Федерации в рамках исполнения пункта 12 Плана мероприятий по реализации Стратегии развития физической культуры и спорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2020 г. № 3615-р, направляет доклад о разработке комплекса мер, направленных на развитие видов спорта с использованием авиационной техники и иной техники.

Программа и комплекс мер, направленные на развитие видов спорта с использованием авиационной техники на период до 2030 года, разработаны совместно с общероссийскими спортивными федерациями и заинтересованными организациями. С учетом стратегического значения развития авиационных видов спорта данный вопрос также был рассмотрен на совещании Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Федерального Собрания Российской Федерации (далее – Комитет) на тему «О состоянии и перспективах совершенствования нормативно-правового обеспечения военно-прикладных видов спорта». Решением Комитета вопрос о состоянии самолетного парка и инфраструктуры для использования авиационной техники будет рассмотрен на расширенном заседании Комитета с участием заинтересованных ведомств в целях дальнейшего совершенствования государственной политики в области физической культуры и спорта.

Приложение: на 28 л. в 1 экз.

Биктимирова Алина Азатовна
8 (800) 222-88-82, доб. 8021



Документ подписан
электронной подписью

СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП

Сертификат: 00EF61AA13857A716FC0A98C3A84AE0103
Владелец: Матыцин Олег Васильевич
Действителен с 06-06-2022 до 30-08-2023

О.В. Матыцин

**Программа развития видов спорта
с использованием авиационной техники и иной летной техники на период до
2030 года**

Оглавление

I. Общие положения	2
II. Анализ текущего состояния развития авиационных видов спорта в Российской Федерации	3
Историческая справка	3
Состояние развития авиационных видов спорта в современной истории России	6
Спорт высших достижений	7
Подготовка кадров.....	10
Инфраструктурное и техническое обеспечение	12
Нормативно-правовое регулирование	14
Заключение.....	14
III. Цель и задачи реализации программы развития, а также целевые показатели	15
IV. Приоритетные направления развития авиационных видов спорта в Российской Федерации	16
V. Финансовое обеспечение	17
VI. Механизмы реализации, контроля и мониторинга комплекса мер по развитию авиационных видов спорта в Российской Федерации.....	17

I. Общие положения

Программа развития видов спорта с использованием авиационной техники и иной летной техники в Российской Федерации на период до 2030 года (далее соответственно – Программа, авиационные виды спорта) разработана в соответствии с Планом мероприятий по реализации Стратегии развития физической культуры и спорта в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2020 г. № 3615-р (далее – Стратегия 2030), государственной программы Российской Федерации «Развитие физической культуры и спорта», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2021 г. № 1661 (далее – Государственная программа) и Федеральным законом «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ.

Программа определяет цель, задачи, приоритетные направления развития авиационных видов спорта, целевые показатели реализации Программы с учетом национальных целей и стратегических задач развития физической культуры и спорта в Российской Федерации, определенных в Государственной программе Российской Федерации «Развитие физической культуры и спорта», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2021 г. № 1661.

Разработка и реализация Программы основана на ценностях и принципах физической культуры и спорта, определенных Стратегией 2030.

Реализация программы основана на обеспечении межотраслевого и межведомственного взаимодействия, координации и консолидации деятельности заинтересованных федеральных, региональных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, общественных, научных и образовательных организаций, институтов гражданского общества и экспертного сообщества, а также обеспечение единства нормативно-правовой базы в сфере физической культуры и спорта и иных социальных сферах на всей территории Российской Федерации.

Для обеспечения комплексного развития авиационных видов спорта с учетом их специфики предусматривается разработка соответствующими спортивными федерациями программ развития вида спорта на общероссийском уровне, а также региональных программ развития спорта.

С учетом общих положений Стратегии 2030, определяющей роли авиационных видов спорта в качестве одного из направлений для усиления/обеспечения обороноспособности страны, подготовки военнообученных специалистов, обладающих специальными навыками и умениями, в том числе с учетом цифровизации отрасли, предусматривается отнесение таких видов спорта к числу приоритетных для развития в Российской Федерации.

Среди ключевых вызовов являются:

- политизация спорта на международной арене и его использование для изменения геополитических ценностных приоритетов;
- изоляция видов спорта, представляющих наибольшее значение для обороноспособности страны, исключение из мировой спортивной повестки;
- недостаточная ресурсная обеспеченность развития авиационных видов спорта, в том числе системы профессионального образования.

II. Анализ текущего состояния развития авиационных видов спорта в Российской Федерации

Историческая справка

До Великой отечественной войны спорт в СССР развивался на уровне обязательной государственной программы для подготовки граждан к службе в армии, достижений в профессиональном спорте и на добровольных началах, для самосовершенствования и сохранения здоровья.

В 30-е годы по инициативе Центрального совета ОСОАВИАХИМ создаются первые общественные организации, готовившие лётчиков и других авиационных специалистов без отрыва от производства по направлениям: лётная, планерная, авиамоторная, парашютная, глиссерная, авиамodelьная и группа проектирования и постройки спортивных самолётов, а также парашютистов.

По ходатайству Центрального совета ОСОАВИАХИМ Революционный военный совет (РВС) СССР разрешил членам общества носить униформу.

Общественной организацией «Общество друзей Воздушного Флота» велась работа по пропаганде авиации среди населения, развитию массового авиамodelьного и планерного спорта, организации агитационных перелетов, изданию журнала «Самолет». Была существенно укреплена учебно-материальная база летных школ, созданы современные учебные классы, лаборатории, мастерские, самолетный парк увеличен *с 455 самолетов в 1929 г. до 3007 - в 1937 г.* Совершенствовалась нормативная правовая и методическая база СВО летных кадров. В 1933 г. введена «Система подготовки летно-технических кадров», устанавливающая единые учебные планы, программы и сроки обучения курсантов, а в 1934 г. - первый «Курс учебно-летной подготовки» (КУЛП-34).

В подготовке летных кадров был использован потенциал аэроклубов ОСОАВИАХИМ а и организаций гражданской авиации, на базе которых были созданы военные школы первоначального обучения.

Все аэроклубы были закреплены за определенными летными школами и училищами.

В соответствии с категорией аэроклуба изменялось и его финансирование. В 1940 г. на содержание литерного аэроклуба из центрального и местного бюджетов выделялось 86 тыс. руб. Аэроклуб I категории получал аналогичную сумму, аэроклуб II категории — 73 тыс. руб., аэроклуб III категории — 40 тыс., аэроклуб VI категории — 17 тыс. Таким образом, в зависимости от присвоенной категории, аэроклуб мог получать равную или даже меньшую материальную поддержку, чем подобное же заведение с более низкой планкой контрольного задания.

Увеличение численности ВВС повлекло за собой возникновение потребности в расширении масштабов обучения летного состава. Последнее обусловило значительный рост нормативов контрольного задания аэроклубов по подготовке пилотов. Однако увеличение количества курсантов не было обеспечено пропорциональным расширением материальной базы, в первую очередь в отношении поставок топлива, техники и запчастей к ней. Помимо того, были ужесточены критерии отбора кандидатов в курсанты, что, с одной стороны, способствовало повышению качества контингента курсантов, а с другой — повлекло за собой существенные проблемы с комплектованием аэроклубов переменным составом.

С 1936 по 1940 г. было выпущено летчиков 24 122 (с 2 714 — в 1936 г. до 9 613 — в 1940 г.), штурманов — 13 361 (с 1 725 — в 1936 г. до 5 268 — в 1940 г.) (Архив Управления кадров ВВС. Инв. № 103. С. 5, 33), авиационных техников — 30 637 (с 1 465 — в 1936 г. до 11 981 — в 1940 г.) (Там же, инв. №263. С. 42).

Таким образом, в СССР была создана базовая основа летного, в том числе технического состава спортивной авиации, которая была синхронизирована с решением задач военного ведомства. В то же время опыт работы тех лет указывает на то, что погоня за увеличением количества летчиков и форсированием их подготовки отразилось на качестве подготовки переменного летного состава в аэроклубах, что в начале Великой Отечественной войны негативно отразилось на боевой работе авиации и привело к значительным потерям советских ВВС в технике и личном составе.

В послевоенный период и до начала 90-ых годов двадцатого столетия наибольшая активность в развитии спортивной авиации принадлежала странам социалистического лагеря. Решая проблемы политического противостояния того времени, СССР, а по его схеме и другие соцстраны, создавали сеть авиационных клубов. Структура многолетней подготовки спортсменов заключалась в том, что на начальных и тренировочных этапах подготовки ключевую роль играли аэроклубы ДОСААФ СССР (преемники ОСОВИАХИМа), важнейшим из которых был Центральный аэроклуб СССР им. В.П. Чкалова, который был основан 11 марта 1935 года по совместному постановлению Центрального совета ОСОАВИАХИМа и комитета ВЛКСМ. Новый центр авиационной подготовки на его базе должен был

выработать единую методику обучения спортсменов, обобщить опыт аэроклубов и кружков ОСОАВИХИМа, а также фиксировать рекордные достижения отечественных летчиков. Спустя полгода организация официально получила членство в Международной авиационной федерации (FAI), где представляла и защищала интересы советского авиационного спорта на международной арене вплоть до 2001 года. Наиболее перспективные спортсмены призывались в Вооруженные силы СССР и становились членами высокоразвитой системы спортивных клубов Вооруженных сил СССР или продолжали спортивную деятельность в составе сборной команды ДОСААФ СССР и Центрального аэроклуба СССР им. В.П. Чкалова, который на протяжении нескольких десятилетий оставался главной базой для развития авиационной и спортивной деятельности. В общей сложности спортсменами ЦАК им. Чкалова было зарегистрировано 3885 авиационных рекордов, в том числе 2674 мировых. 67 спортсменов по самолетному, вертолетному и парашютному спорту завоевали звание чемпионов мира и Европы, а 29 из них удостоены титула абсолютного чемпиона. Авиационная, парашютная и иная техника, горюче-смазочные материалы, технические специалисты предоставлялись аэроклубам государством. Подготовка спортсменов была бесплатной. При этом аэроклубы ДОСААФ СССР одновременно выполняли плановые задания по подготовке военнообученных специалистов для армии и привлекали население через занятия авиационными видами спорта к военным и гражданским авиационным профессиям.

С начала 90-х годов новые экономические и политические реалии современной России привели к глобальным изменениям в обществе. Потеря ключевой роли ДОСААФ СССР разрушила сформированную на протяжении многих десятилетий систему спортивной подготовки. В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31.05.1993 г. № 791 на базе ДОСААФ СССР, а именно Центрального аэроклуба СССР им. В.П. Чкалова, был создан Национальный аэроклуб России им. Чкалова. В этот период резко снизился социальный статус военнослужащих, проходивших военную службу по контракту. Спортсмены-военнослужащие, занимающиеся авиационными видами спорта, стали переквалифицироваться в инструкторов коммерческих аэроклубов. Это привело к распаду практически всех военных команд и клубов и разрушению системы развития этих видов спорта в Вооруженных силах и в целом в стране.

Ретроспективный анализ развития спортивной авиации позволяет при формировании программы учитывать позитивный и негативный исторический опыт в целях формирования настоящей Программы.

Состояние развития авиационных видов спорта в современной истории России

Первые серьезные шаги к решению проблем спортивной авиации были сделаны в 2009 году. Отправной точкой стало заседание Президиума Государственного Совета Российской Федерации от 22 апреля 2009 г., на котором Президент Российской Федерации Д.А. Медведев отметил: *«На грани развала оказалась спортивная авиация. Не так давно я даже на эту тему разговаривал, когда встречался с нашими женщинами, занимающимися совсем не женским трудом. В упадке находится и планерный, и парашютный спорт. И это, конечно, упущенные возможности для страны, для нашего подрастающего поколения.*

Я хотел бы обратить на это внимание Министерства обороны и Министерства спорта. Ведь для многих молодых людей возможность бесплатно заниматься военно-спортивными и техническими видами спорта может стать и базой, и стимулом для занятий допризывной подготовкой.

Понятно и то, что в условиях текущего финансового кризиса этими проблемами заниматься непросто, но делать это надо, нам деваться некуда. И поэтому я поручаю подготовить перечень необходимых мер государственной поддержки авиационных, технических, военно-прикладных видов спорта, который должен быть утверждён Правительством Российской Федерации».

В целях реализации поручения Президента Российской Федерации принято Постановление Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2009 г. № 973 «Об Общероссийской общественно-государственной организации «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России». Развитие авиационных видов спорта было признано государственной задачей и стало одним из видов деятельности вновь реформированной организации.

Следует отметить, что за прошедший период ДОСААФ России не были созданы механизмы и условия для содействия развитию видов спорта с использованием авиационной и иной летной техники.

В настоящее время значительный вклад в развитие видов спорта с использованием авиационной техники осуществляют «частные» аэроклубы и организации. Основное отличие «частных» аэроклубов и организаций от ДОСААФ России – использование воздушных судов авиации общего назначения и воздушных судов гражданских авиакомпаний, в то время как ДОСААФ России используют воздушные суда государственной авиации. Инициативные действия учредителей организаций и членов «частных» аэроклубов позволили заимствовать передовые зарубежные программы подготовки спортсменов, начать поставки в Российскую Федерацию авиационной и парашютной техники зарубежного производства, а также внедрить западные модели организации деятельности аэроклубов.

В то же время, практика «частных» аэроклубов и организаций в России показывает, что наиболее востребованными являются организации, предоставляющие помимо услуг по использованию воздушных судов, другие сопутствующие услуги рекреационного характера, в том числе реализуемые с применением воздушных судов (ознакомительные и развлекательные полеты, летное обучение и т.п.), услуги других спортивных объектов (аэродинамический комплекс, тренажерные залы, теннисные корты и т.п.), услуги для обеспечения активного отдыха, а также весь спектр бытовых услуг (питание, проживание, трансфер). Практика предоставления таких услуг близка к практике ведущих зарубежных авиационных клубов, на базе которых проводятся крупнейшие международные мероприятия по авиационным видам спорта. В период постсоветской России и вплоть до 2018 года на базе авиационного комплекса Борки, который входил в состав ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова», была внедрена вышеуказанная практика, кроме этого в 1996 году на базе аэроклуба начал свою работу первый в стране сертифицированный Авиационный учебный центр гражданской авиации по подготовке пилотов-любителей, однако в связи с отсутствием государственной финансовой поддержки данные направления были свернуты и закрыты.

Кроме того, такие спортивные базы в России и в других государствах успешно используются для реализации государственных контрактов и соглашений по подготовке специалистов различных органов государственной власти к решению производственных (военных, специальных) задач. Такая интеграция спортивной и прикладной направленности позволяет эффективно организовывать обмен опытом по смежным направлениям деятельности (парашютные прыжки, полёты на легких и сверхлегких воздушных судах, использование беспилотных летательных аппаратов). Взаимодействие специалистов спортивной авиации и специалистов различных органов исполнительной власти позволяет формировать и регулярно обновлять общие базовые принципы безопасности выполнения необходимых полётов, укреплять кадровый потенциал авиационных организаций органов исполнительной власти и обеспечивать вовлечение в спортивную подготовку большего количества занимающихся.

Спорт высших достижений

Спортсмены спортивных сборных команд Российской Федерации по авиационным видам спорта на постоянной основе принимают участие в крупных международных соревнованиях.

Комплексными спортивными соревнованиями по авиационным видам спорта являются Всемирные воздушные игры. Это международное спортивное

соревнование, проводимое под эгидой Всемирной федерации воздушного спорта – FAI один раз в четыре года. Первые Всемирные воздушные игры прошли в 1997 году в г. Сельчуке (Турция). Результаты выступления спортсменов являются объективным критерием уровня развития спорта высших достижений. Ниже приведены количественные показатели по завоеванным российскими спортсменами медалям на Всемирных воздушных играх.

Таблица 1

**Количество завоеванных российскими спортсменами медалей
на Всемирных воздушных играх**

Год проведения	Количество завоеванных медалей		
	золото	серебро	бронза
1997	17	12	9
2001	11	5	6
2015	6	4	3

По результатам выступления спортивной команды сборной Российской Федерации во Всемирных воздушных играх можно сделать вывод, что Российская Федерация традиционно входит в лидеры в неофициальном командном зачете. При этом в последние годы наблюдается снижение результатов.

Достоверными маркерами состояния развития авиационных видов спорта являются показатели среднего возраста спортсменов сборных команд России по авиационным видам спорта, численность занимающихся и штатных тренеров, тренеров-преподавателей (таблица 2, рисунок 1).

Таблица 2

**Сравнительный анализ среднего возраста спортсменов спортивных сборных команд
Российской Федерации по авиационным видам спорта (2009 и 2019 годы)**

Вид спорта	Средний возраст 2009 г., лет	Средний возраст 2019 г., лет
Вертолётный спорт	41	52
Планерный спорт	37	51
Самолётный спорт	42	50
Авиамодельный спорт	35	43
Спорт сверхлегкой авиации	40	43
Парашютный спорт	33	40
Воздухоплавательный спорт	32	40

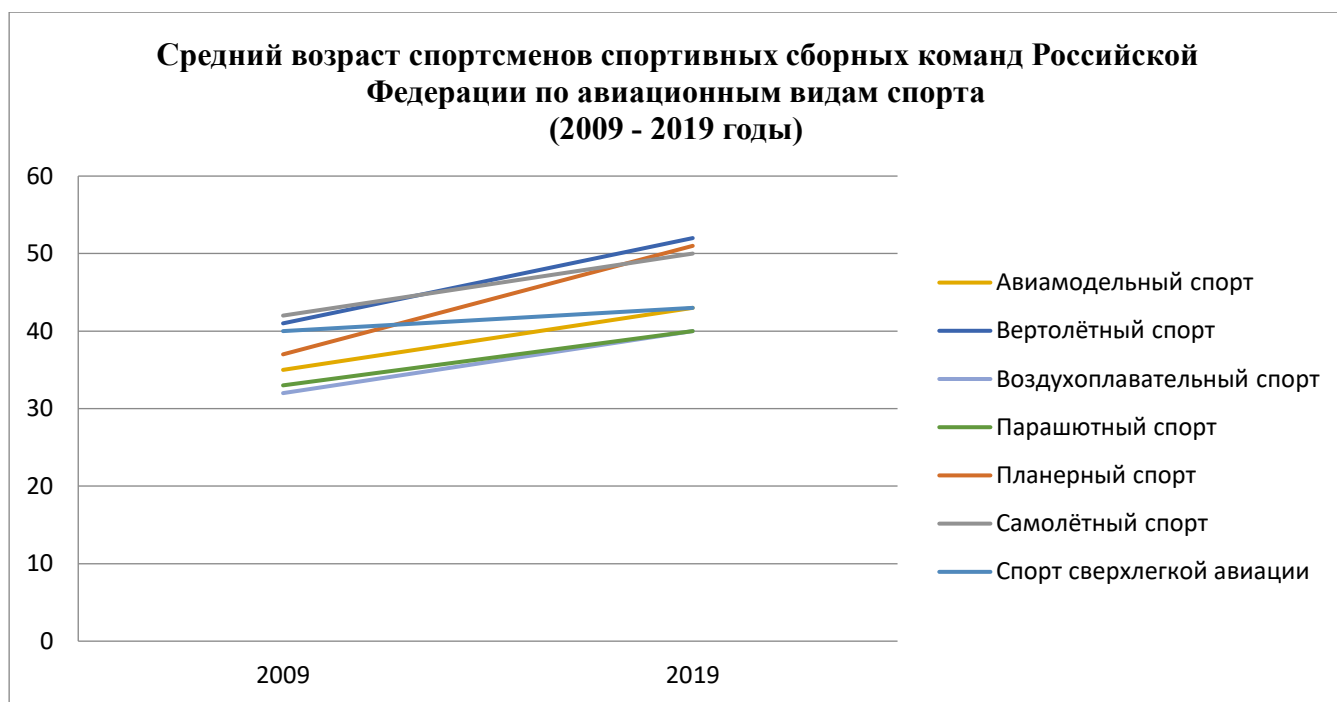


Рисунок 1. Сравнительный анализ среднего возраста спортсменов спортивных сборных команд Российской Федерации по авиационным видам спорта (2009 и 2019 годы)

Анализ среднего возраста спортсменов сборных команд России по авиационным видам спорта демонстрирует значительное повышение среднего возраста спортсменов за десятилетний период, что свидетельствует о практически полном отсутствии спортивного резерва и может являться одной из причин снижения спортивных результатов сборных команд Российской Федерации на международной спортивной арене. При этом, учитывая, что авиационные виды спорта являются технически сложными и требуют от спортсменов специальных технических знаний и способностей, участие в полетах ограничено минимальным возрастом, некоторыми медицинскими параметрами, а также подразумевает наличие специальных документов у спортсменов, развитие детско-юношеского и массового спорта в учреждениях значительно затрудняется.

В таблице №3 представлены сведения о численности занимающихся авиационными видами спорта и численность штатных тренеров, тренеров-преподавателей, занятых в авиационных видах спорта (2012 - 2021 годы).

Анализ численности занимающихся авиационными видами спорта и численности штатных тренеров, тренеров-преподавателей демонстрирует динамическое увеличение обоих показателей и высокий уровень корреляции показателей.

В то же время показатель доли граждан, занимающихся авиационными видами спорта, который составляет около 0,2% в общей численности граждан, занимающихся спортом в Российской Федерации, свидетельствует о крайне незначительном развитии этих видов спорта.

Таблица 3

Численность занимающихся авиационными видами спорта и численность штатных тренеров, тренеров-преподавателей

Наименование показателя	Период (год)				
	2012	2015	2018	2019	2021
Численность занимающихся (чел.)	55084	64977	69455	60230	63384
Общая численность занимающихся спортом	20 020 105	24 255 578	27 944 093	30 252 903	34 712 511
Доля в общей численности занимающихся спортом	0,27%	0,27%	0,25%	0,2%	0,2%
Число штатных тренеров, тренеров-преподавателей (человек)	378	531	557	494	582

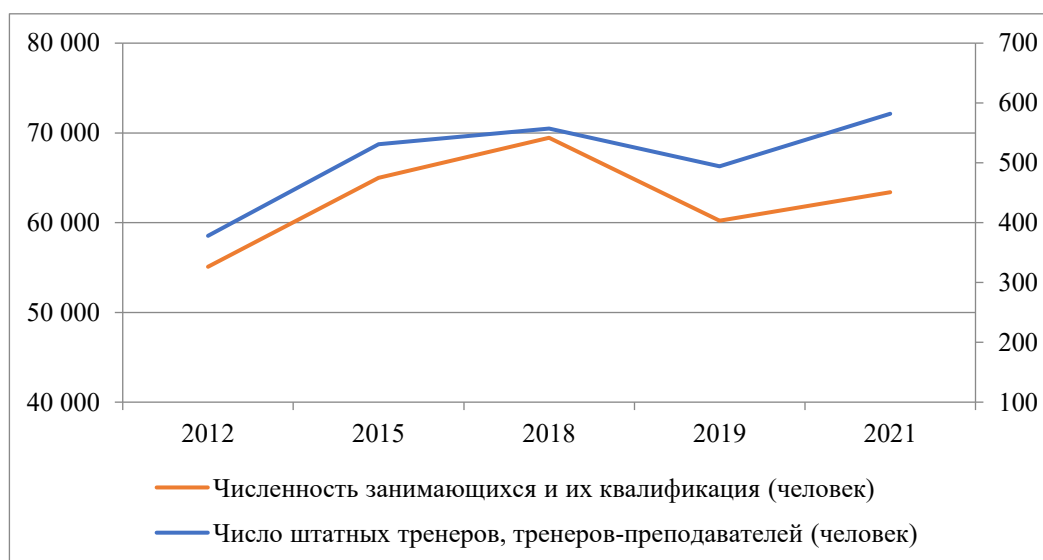


Рисунок 2. Численность занимающихся авиационными видами спорта и численность штатных тренеров, тренеров-преподавателей

Подготовка кадров

Сопоставление общей численности занимающихся и количества тренеров показывает, что на 108 занимающихся приходится 1 тренер. Учитывая, что максимальное количество спортсменов на 1 тренера в некоторых иных видах спорта достигает максимум 20 человек, становится очевидным, что авиационные виды спорта не обеспечены кадровым составом в должном объеме.

В этой связи профессиональная переподготовка и повышение квалификации тренеров, тренеров-преподавателей и иных специалистов по авиационным видам спорта является одной из приоритетных задач. При этом задача по подготовке и повышению квалификации тренеров должна рассматриваться как опережающая

потенциальный рост численности занимающихся. Приведенный выше исторический опыт подготовки спортсменов показывает, что существенную роль может играть наличие инструкторов, прошедших соответствующую переподготовку на базе образовательных учреждений, в том числе летных училищ и государственных аэроклубов.

Спортивные судьи

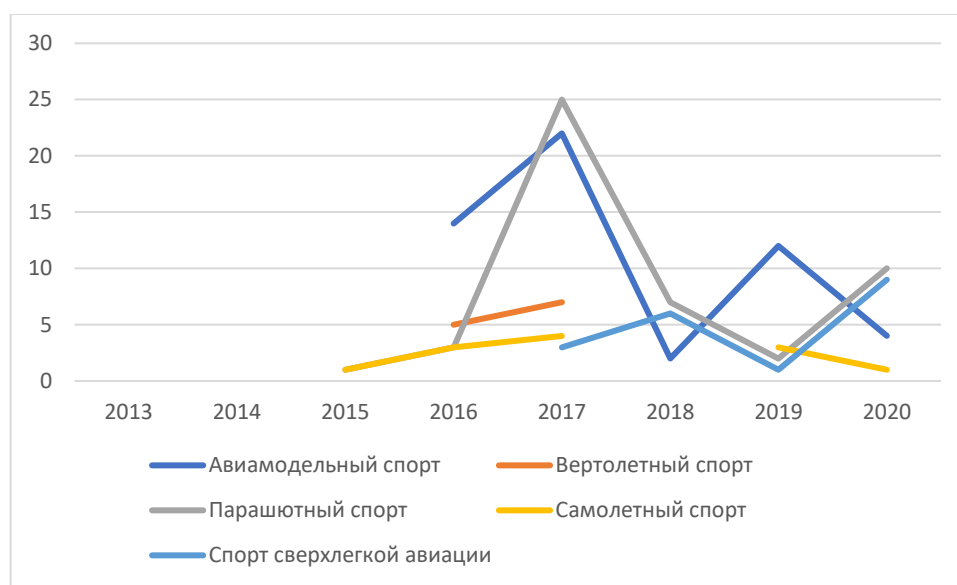


Рисунок 3. Количество спортивных судей по видам спорта

Анализ количества спортивных судей квалификационной категории «спортивный судья всероссийской категории» демонстрирует весьма невысокие значения. Быстрый рост в 2017 и 2018 годах связан с поправками, внесёнными Минспортом России в 2017 году в положение о спортивных судьях, позволивших присваивать судейскую категорию «спортивный судья всероссийской категории» судьям, имеющим высшие судейские категории СССР.

Учитывая, что наличие высококвалифицированных судей является не только залогом справедливого судейства, но и обеспечением возможности профессионального роста всего судейского корпуса, а также присвоения спортивного разряда «кандидат в мастера спорта» и спортивного звания «мастер спорта России», существуют достаточно высокие риски дальнейшего торможения развития авиационных видов спорта, которые усугубляются установленными фактами отсутствия спортивного резерва.

Курс, направленный на развитие авиационных видов спорта, и комплекс предполагаемых мер предусматривают значительное увеличение физкультурно-спортивных организаций, реализующих программы спортивной подготовки по авиационным видам спорта, а также организаций, оказывающих физкультурно-

оздоровительные услуги в области спортивной авиации. Все эти действия приведут к кадровому «голоду», данная проблема должна решаться в комплексе с остальными ключевыми задачами.

Инфраструктурное и техническое обеспечение

Одним из основных проблемных вопросов является отсутствие в Российской Федерации необходимых воздушных судов для полноценной реализации прав граждан к занятиям физической культурой и спортом в авиационных видах спорта с использованием воздушных судов и иной летной техники. В Российской Федерации традиционно уделяется большое внимание развитию государственной и гражданской авиации с целью реализации потребности экономического развития государства.

Необходимо отметить, что выпуск спортивных пилотажных самолетов в России прекращен в 1997 году. В текущей ситуации санкционных ограничений для Российской Федерации еще существеннее становится необходимость в проектировании и запуске в производство новых спортивных самолётов, двигателей и прочих комплектующих, так как приобретение самолетов зарубежного производства, в частности, из Германии на данный момент невозможно (ориентировочная стоимость пилотажного самолета производства Германии 400 000 Евро без учета таможенных пошлин и налогов).

Общая потребность авиационных видов спорта в самолетах и иной летной технике приведена в приложении 1.

Вместе с тем, традиционно не уделяется внимание или уделяется по остаточному принципу, вопросам развития авиации общего назначения, особенно «малой авиации», как составной части авиации общего назначения. Значение авиации общего назначения и малой авиации как драйвера экономического роста недооценено в Российской Федерации. На текущий момент численность легких самолетов, частных пилотов и пилотов сверхлегких воздушных судов по отношению к общей численности граждан остается существенно ниже уровня зарубежных стран. Граждане, желающие официально заниматься авиационными видами спорта, начиная с малой авиации, сталкиваются с большими административно-бюрократическими трудностями со стороны регулирующих и контролирующих органов. Массовое развитие авиационных видов спорта невозможно без масштабного развития малой авиации.

При этом стоимость технического обеспечения запуска производства, сертификации, проведения испытаний летной техники на сегодняшний день является соизмеримой с аналогичными процедурами для судов большой авиации в связи с требованиями и нормами законодательства Российской Федерации, что

является одним из ключевых факторов массового развития малой авиации и, как следствие, авиационных видов спорта.

Отдельно следует отметить недостаточное финансовое, техническое и инфраструктурное обеспечение подготовки спортивных сборных команд Российской Федерации по авиационным видам спорта.

Минспорт России заинтересован в развитии видов спорта и стремится ежегодно увеличивать финансирование в целях проведения тренировочных и спортивных мероприятий спортивных сборных команд России. Виды спорта с использованием авиационной и иной летной техники не признаны Международным олимпийским комитетом и не включены в программу Олимпийских Игр. В связи с тем, что финансирование неолимпийских видов спорта существенно ниже по сравнению с олимпийскими видами спорта, объем лимитов, выделяемых на реализацию мероприятий, включенных в Единый календарный план всероссийских, межрегиональных и международных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий Минспорта России, остается недостаточным и не превышает 15-20 процентов от необходимого объема, несмотря на ежегодное увеличение финансирования за счет средств федерального бюджета.

На текущий момент в Российской Федерации отсутствуют современные и multifunctional базы централизованной подготовки членов спортивных сборных команд Российской Федерации по авиационным видам спорта, а также отсутствует централизованное (в том числе за счет средств федерального бюджета) материально-техническое обеспечение спортсменов, тренеров и специалистов спортивных сборных команд Российской Федерации для проведения тренировочных мероприятий и обслуживания воздушных судов.

Таким образом, среди основных проблем и направлений инфраструктурного и технического обеспечения развития авиационных видов спорта следует выделить:

- недостаточное количество судов и отсутствие производителей летательных аппаратов на территории Российской Федерации;
- необходимость создания новых типов спортивных летательных аппаратов отечественного производства;
- отсутствие материально-технической и ремонтной базы по обслуживанию летательных аппаратов;
- необходимость наличия аэродромов и специальных площадок, в том числе комплексных для базирования одновременно нескольких видов спорта;
- отчуждение земель с целью создания новых аэродромов;
- необходимость восстановления выведенных из эксплуатации аэродромов;
- необходимость создания авиационных центров, в том числе учебных;

- создание государственных аэроклубов, подведомственных единому центральному аэроклубу России;
- проблематика получения сертификатов летной годности.

Следует отметить, что развитие, модернизация инфраструктуры и материальной-технической и сервисной базы являются векторами развития авиационных видов спорта и включены в приоритетные направления Программы.

Нормативно-правовое регулирование

В целях увеличения доступности и массовости занимающихся малой авиацией и, как следствие, развития авиационных видов спорта, необходимо внесение изменений в воздушное законодательство Российской Федерации, направленных на упрощение и удешевление процедур, связанных с производством, регистрацией, использованием и техническим обслуживанием авиационной техники, а также использованием воздушного пространства.

Отдельное внимание необходимо уделить централизованному взаимодействию общероссийских спортивных федераций с Минспортом России и Минпромторгом России при формировании технических заданий для создания необходимых модификаций вновь создаваемых, разрабатываемых и выпускаемых по заказу государства воздушных судов для использования их в спортивных целях, и тем самым определить подведомственное Минспорту России предприятие (Национальный аэроклуб России им. Чкалова), как единое окно сбора и консолидации предложений от общероссийских спортивных федераций.

Таким образом, совершенствование нормативно-правового регулирования, а также системы управления и взаимодействия, являются приоритетными направлениями Программы.

Заключение

Анализ состояния развития видов спорта с использованием авиационной техники и иной летной техники в Российской Федерации выявил ключевые проблемы и вызовы по всем основным направлениям деятельности. Очевидно, что выявленные проблемы являются следствием недостаточного внимания к развитию авиационных видов спорта, отсутствием механизмов межведомственного взаимодействия.

Следует отметить следующее:

- для развития авиационных видов спорта необходимо создание центрального государственного авиационного учебного центра на базе старейшего ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова», региональных

государственных авиационных учебных центров, подведомственных центральному АУЦ;

- авиационные виды спорта для молодежи могут быть доступны только в организациях, реализующих программы спортивной подготовки (дополнительные образовательные программы спортивной подготовки) в соответствии с федеральными стандартами спортивной подготовки;

- авиационные виды спорта доступны только при государственной финансовой поддержке, проектированию и созданию новых отечественных типов спортивных воздушных судов и других летательных аппаратов, предоставлению их центральному и региональным АУЦ на безвозмездной основе;

- только многократное увеличение отделений по авиационным видам спорта в муниципальных и региональных учреждениях в области физической культуры и спорта, реализующих программы спортивной подготовки и выполняющих государственное задание по подготовке спортсменов на начальном и тренировочном этапах спортивной подготовки, а также объединение их под единым подведомственным Минспорту России аэроклубом, сможет показать эффективную динамику развития авиационных видов спорта.

Выше обозначены основные и наиболее важные проблемы развития видов спорта с использованием авиационной и иной летной техники в Российской Федерации, без решения которых все остальные действия представляются малоэффективными. Становится очевидным, что развитие видов спорта с использованием авиационной техники и иной летной техники – очень узкое направление, которое требует специфичного рассмотрения отдельно от других видов спорта.

Комплекс мер, направленных на развитие видов спорта с использованием авиационной техники в рамках реализации «Стратегии развития физической культуры и спорта в Российской Федерации на период до 2030 года», должен стать рациональным и перспективным решением существующих проблем в условиях долгосрочного планирования.

III. Цель и задачи реализации программы развития, а также целевые показатели

Цель Программы – развитие видов спорта с использованием авиационной техники и иной летной техники.

Основные задачи Программы:

- создание условий для подготовки спортсменов по авиационным видам спорта;
- обеспечение эффективного межотраслевого и межведомственного взаимодействия;
- материально-техническое и инфраструктурное обеспечение авиационных видов спорта;
- создание условий для реализации потребности всех групп населения для занятий авиационными видами спорта (массовая форма);
- совершенствование системы спортивных соревнований, в том числе между федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими руководство развитием военно-прикладных и служебно-прикладных видов спорта;
- развитие новых форм проведения спортивных соревнований, сочетающих цифровые дисциплины (симуляторы) и спортивные дисциплины авиационных видов спорта.

Целевые показатели:

Важнейшими целевыми показателями эффективности являются сохранение уровня спортивного результата российских спортсменов равного мировому, развитие молодежного и массового направления авиационных видов спорта.

Целевые показатели:

- завоевание медалей российскими спортсменами на международных спортивных соревнованиях;
- увеличение количества субъектов Российской Федерации, проводящих спортивно-массовые мероприятия по авиационным видам спорта, в том числе комплексные;
- количество объектов различных категорий, введенных в эксплуатацию, пригодных для использования в целях развития авиационных видов спорта;
- количество региональных центров развития авиационных видов спорта;
- число тренеров (тренеров-инструкторов) по авиационным видам спорта;

IV. Приоритетные направления развития авиационных видов спорта в Российской Федерации

Программа включает семь основных направлений развития

- Совершенствование системы управления и взаимодействия
- Нормативно-правовое регулирование
- Развитие, модернизация инфраструктуры, материальной-технической и сервисной базы
- Развитие кадрового потенциала
- Развитие системы подготовки спортивного резерва и спорта высших достижений

- Развитие массового спорта
- Популяризация авиационных видов спорта

V. Финансовое обеспечение

Реализация программы развития осуществляется за счет средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, в том числе за счет средств, предусмотренных на реализацию государственной программы Российской Федерации «Развитие физической культуры и спорта», комплексных государственных программ Российской Федерации: «Развитие Северо-Кавказского федерального округа»; «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя»; «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа», а также средств внебюджетных источников.

Оценка средств консолидированного бюджета, необходимых для реализации комплекса мер, производится на основе ежегодного определения необходимого объема расходов на приоритетные направления, указанные в разделе IV Программы, и ежегодно корректируется в соответствии с бюджетными процедурами.

VI. Механизмы реализации, контроля и мониторинга комплекса мер по развитию авиационных видов спорта в Российской Федерации

В целях реализации Программы развития государственные программы Российской Федерации, государственные программы субъектов Российской Федерации, схемы территориального планирования Российской Федерации, а также плановые и программно-целевые документы государственных корпораций, государственных компаний и акционерных обществ с государственным участием и иные документы могут быть скорректированы в части дополнения новыми мероприятиями (результатами), изменения целей, задач, показателей, ожидаемых результатов, а также сроков выполнения и ответственных исполнителей комплекса мер.

Участники реализации:

- Федеральные органы исполнительной власти,
- органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации,
- органы местного самоуправления,
- ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова»,
- ДОСААФ России,
- спортивные федерации и физкультурно-спортивные организации.

Участники Программы осуществляют реализацию комплекса мер в соответствии с полномочиями в установленной сфере деятельности и представляют информацию о достигнутых результатах, рисках (угрозах) развития авиационных видов спорта и

мерах по управлению рисками по форме и в сроки, которые утверждаются Министерством спорта Российской Федерации.

Основные риски реализации программы развития авиационных видов спорта совпадают с перечнем рисков, опубликованных в Стратегии 2030, и дополняются рисками длительной изоляции российского спорта от международного в условиях санкционных ограничений.

Функции по координации реализации Программы выполняет Министерство спорта Российской Федерации.

Министерство спорта Российской Федерации представляет в Правительство Российской Федерации ежегодный доклад о реализации Программы не позднее 15 декабря.

Мониторинг реализации Программы осуществляется ФГУП «Национальный аэроклубом России им. Чкалова» посредством комплексного анализа результатов мероприятий по реализации Программы на основании данных, представленных участниками Программы, и представляет в Минспорт России ежегодный доклад о реализации Программы не позднее 5 декабря отчетного года.

**Комплекс мер направленных на развитие видов спорта
с использованием авиационной техники
иной летной техники на период до 2030 года**

№	Наименование мероприятия	Сроки исполнения	Вид итогового документа	Ответственный исполнитель
I. Совершенствование системы управления и взаимодействия				
1	Разработка и внедрение программы развития видов спорта с использованием авиационной техники и иной летной техники на период до 2030 года и комплекса мер, направленных на развитие видов спорта с использованием авиационной техники и иной летной техники на период до 2030 года	01.11.2022	Программа развития и комплекс мер	Минспорт России
2	Создание межведомственной рабочей группы при Минспорте России по развитию видов спорта с использованием авиационной и иной летной техники	I квартал 2023	ведомственный акт Минспорта России	Минспорт России Минобороны России Минпромторг России Минобразования России Минцифры России Минтранс России Минфин России Минэкономразвития России ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» ДОСААФ России Общероссийские спортивные федерации АНО «Агентство развития компьютерного

				и иных видов спорта»
3	Разработка и утверждение программы развития видов спорта с использованием авиационной техники и иной летной техники на период до 2030 года и комплекса мер, направленных на развитие видов спорта с использованием авиационной техники и иной летной техники в субъектах Российской Федерации	III квартал 2023	Утвержденная высшим органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации программа развития и Комплекс мер	Субъекты Российской Федерации ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» Общероссийские спортивные федерации
II. Нормативно-правовое регулирование				
4	Внесение изменений в законодательство Российской Федерации в части: <ul style="list-style-type: none"> – установления понятий «спортивное воздушное судно», «спортивный полет», – увеличения максимальной взлетной массы сверхлегкого воздушного судна с 495 кг до 750 кг; – увеличения максимальной взлетной массы сверхлегкого воздушного судна для категории «с массой конструкции до 115 кг» до 150 кг; – совершенствования процедуры регистрации и сертификации летной техники, в т.ч. упрощения процедур и уменьшения их стоимости 	IV квартал 2023	проекты Федеральных законов	Минтранс России, Минспорт России

5	Внесение изменений в нормативные правовые акты в целях совершенствования и развития спортивных полетов и использования спортивных воздушных судов	IV квартал 2023	ведомственные акты Минтранса России	Минтранс России, Минспорт России
6	Внесение изменений в нормы расходов средств на проведение физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий (в том числе значимых международных официальных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий), включенных в Единый календарный план межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий, в части стоимости аренды воздушных судов	IV квартал 2023	ведомственный акт Минспорта России	Минспорт России, Минфин России
III. Инфраструктура, материально-техническая и сервисная база				
7	Разработка и утверждение концепции сервисного обслуживания авиационной и иной летной техники	II квартал 2023	Концепция	Минспорт России Минобороны России, Минпромторг России ДОСААФ России
8	Разработка и утверждение плана мероприятий федерального Центра подготовки сборных команд Российской Федерации по авиационным видам спорта	II квартал 2023	План мероприятий	Минспорт России ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» Общероссийские спортивные федерации по видам спорта

9	Разработка концепции создания и развития региональных Центров подготовки сборных команд субъектов Российской Федерации по авиационным видам спорта	III квартал 2023	Концепция	ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» ДОСААФ России
10	Разработка плана мероприятий по созданию и модернизации воздушных судов, в т.ч. двигателей, воздушных винтов, авионики и ГСМ, с целью развития и продвижения авиационного спорта в России. Разработка ТЗ, подготовка и утверждение государственного заказа	III квартал 2023	Концепция, Проекты ТЗ на НИР	Минспорт России Минпромторг России, Минобразования России
IV. Развитие кадрового потенциала				
11	Разработка типовых образовательных программ профессиональной переподготовки специалистов (тренер, тренер-преподаватель, инструктор-методист)	II квартал 2023	Проект программ	Минспорт России, ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» ДОСААФ России Общероссийские спортивные федерации по видам спорта
12	Организация подготовки, повышения квалификации специалистов, работающих в ФСО	Ежегодно, начиная III квартала 2023	ежегодный отчет ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова»	ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» Общероссийские спортивные федерации по видам спорта
V. Развитие системы подготовки спортивного резерва и спорта высших достижений				
13	Разработка примерных дополнительных	II квартал	Проект программы	Минпросвещения России

	образовательных программ спортивной подготовки; разработка примерных тренировочных программ	2023		Минспорт России ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» Общероссийские спортивные федерации по видам спорта
14	Внедрение механизмов финансовой поддержки субъектов Российской Федерации на реализацию программ спортивной подготовки по авиационным видам спорта	II квартал 2023	Проект акта Правительства Российской Федерации	Минспорт России, Минэкономразвития России, Минфин России
15	Разработка и утверждение плана целевого финансирования (субсидирования) на реализацию программ развития авиационных видов спорта	III квартал 2023	постановление правительства РФ	Минспорт России
VI. Развитие массового спорта				
16	Разработка и утверждение на период до 2030 года межотраслевых программ развития авиационных видов спорта для школьников и студентов и межведомственной программы «Авиация для всех»	IV квартал 2023	межведомственные акты Минспорта России, Минпросвещения России, Минобрнауки России	Минспорт России, ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» Минпросвещения России, Минобрнауки России, Минфин России, Общероссийские спортивные федерации по авиационным видам спорта
17	Разработка и внедрение механизмов	IV квартал	Методические	Минспорт России

	совместного использования организациями объектов спорта для обеспечения реализации программ спортивной подготовки по авиационным видам спорта	2023	рекомендации	ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова»
VII. Популяризация авиационных видов спорта				
18	Проведение комплексного международного спортивного мероприятия по авиационным видам спорта) «Воздушные игры» на территории Российской Федерации	Раз в два года, начиная в 2024	ведомственный акт Минспорт России	Минспорт России, ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова» Общероссийские спортивные федерации по видам спорта АНО «Агентство развития компьютерного и иных видов спорта»
19	Решение о создании постоянной выставочной экспозиции «Авиация и спорт» в Музее спорта	01.12.2022	ведомственный акт Минспорт России	Минспорт России ФГУП «Национальный аэроклуб России им. Чкалова»
20	Проведение ежегодного всероссийского смотра-конкурса на лучшую организацию физкультурно-спортивной работы среди субъектов физической культуры и спорта по авиационным видам спорта	Ежегодно, начиная с 2023 г	ведомственный акт Минспорт России	Минспорт России

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Потребность в воздушных судах для подготовки спортивного резерва по видам спорта с использованием авиационной и иной летной техники (минимальная потребность)

Вид спорта	Тип	Количество, единиц	
		Ежегодная потребность	Общая потребность
Воздухоплавательный спорт	Аэростат (комплект)	3	15
Вертолётный спорт	Вертолет (по типу R44, Ми-2У, АНСАТ)	1	5
Парашютный спорт	Вертолет (по типу АНСАТ)	1	2
	Самолеты (по типу L-410, АН-2, ЛМС-901 "Байкал")	5	30
Самолётный спорт	Одноместные и двухместные пилотажные самолеты (по типу Су-26, Су-31, Extra 330)	8	50
	Современные отечественные одноместные и двухместные пилотажные самолеты (превосходящие летно-технические характеристики конкурентов по типу Extra NG)	3	15
	Двухместные и четырехместные самолеты первоначального обучения и спорта АОН (по типу Cessna 172, Аэропракт А-22, А-32)	5	100
Планерный спорт	Буксировщик (по типу Aviat Husky A1B, ЯК-55)	3	20
	Планеры для классических дисциплин (по типу SZD-55, AC-4-ДУ, AC-4-115, Discus 2a, DuoDiscusT)	20	100
	Планеры для пилотажных дисциплин (по типу MDM-1 Fox)	5	50
	Самолеты тренировочные (по типу Extra-330L)	1	5
Спорт сверхлегкой	Дельтаплан	10	80

авиации	Мотопараплан	10	80
	Паралёт - 1	10	80
	Паралёт - 2	10	80
	Дельталёт - 1	10	80
	Дельталёт - 2	10	80
	Самолёт - 1	3	20
	Самолёт - 2	3	20
	Автожир	2	10

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Потребность в спортивном оборудовании и инвентаре для подготовки спортивного резерва по видам спорта
с использованием авиационной и иной летной техники (минимальная потребность)

Наименование	Вид спорта						
	Авиамodelьный спорт	Воздухоплавательный спорт	Вертолётный спорт	Парашютный спорт	Самолётный спорт	Планерный спорт	Спорт сверхлегкой авиации
Тренажеры и симуляторы	0	0	1	0	5	5	5
Буксировочное оборудование	0	0	0	0	0	5	5
Экипировка	10	10	10	10	10	10	10
Видеорегиcтpатор	5	5	5	50	10	10	10
Высотомер	0	10	0	200	0	0	0
Электронный страхующий прибор	0	0	0	200	0	0	0
Электронный сигнализатор высоты	0	0	0	200	0	0	0
Радиостанции	0	5	3	20	10	10	10
Парашютная система в комплекте, включая дополнительные комплекты строп	0	0	0	200	50	50	50

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Перечень региональных центров развития, планируемых для проведения тренировочных и соревновательных мероприятий по видам спорта с использованием авиационной и иной летной техники

Вид спорта	Региональные центры развития (авиационные комплексы, аэродромы, площадки)
Авиамodelьный спорт	г. Нальчик
	г. Смоленск
	г. Свердловск
Воздухоплавательный спорт	отсутствуют
Вертолётный спорт	г. Конаково
Парашютный спорт	г. Кемерово
	г. Южно-Сахалинск
	г. Волгоград
Самолётный спорт	г. Медынь
	г. Усмань
	г. Серпухов
Планерный спорт	г. Усмань
Спорт сверхлегкой авиации	г. Уфа
	пгт Коктебель
Комплексный центр развития	г. Кимры