

Бюллетень АОПА-Россия

№ 6 (8) Июнь 2011 г.



AIRCRAFT OWNERS & PILOTS ASSOCIATION
МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ПИЛОТОВ И ГРАЖДАН - ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОС

WWW.AOPA.RU

Первый месяц лета 2011 года позади, летний и лётный сезон в самом разгаре. Начало июня подарило малой авиации сразу несколько слетов. В течение 10 дней первой половины июня прошло сразу три мероприятия. Конечно, такой плотный график спутал планы многих пилотов и потенциальных участников этих слетов. Учитывая, что места проведения находились на довольно значительном расстоянии друг от друга, им приходилось выбирать, что посетить.

Неубедительный довод

Два события – Kuban Air Show и СЛА-2011 в Стерлитамаке, поначалу планировались в одни сроки, но по доброй воле организаторов Kuban Air Show, перенесших свое мероприятие на неделю раньше, многим удалось побывать на обоих мероприятиях. А вот организаторы презентации «Форума малой авиации» в станице Ольгинской почему-то не приняли во внимание то, что в это же самое время будет проводиться Kuban Air Show, который у частных пилотов уже имеет хорошую репутацию. Может устроителям презентации «Форума малой авиации» не хватило организационного опыта (впервые принято решение пригласить частных



Kuban Air Show 2011

пилотов), а может они понадеялись на приглашенных высокопоставленных чиновников из Министерства транспорта и Росавиации, которые должны были стать достаточно весомым аргументом для привлечения участников? Однако такой прием может работать на корпоративном рынке, но не среди пилотов-любителей. Частная авиация, особенно в России, развивается на основе взаимопомощи и взаимопонимания, и здесь властные приемы не всегда работают. Организаторы Kuban Air Show и СЛА-2011 это хорошо знают, так как не первый раз собирают пилотов на свои мероприятия.

РАОПА поддерживает

На мероприятиях в Стерлитамаке и на Кубани РАОПА приняла активное участие. Это выразилось не только в размещении логотипа РАОПА на сайтах мероприятий, но и в более действенной поддержке. Так, члены организации активно помогали организаторам в составлении программ слетов, а также рекомендациями и привлечением участников. А Председатель правления Межрегиональной общественной организации Владимир Тюрин провел и на Kuban Air Show и на СЛА-2011 семинары по воздушному законодательству. Как всегда, они пользовались популярностью. Здесь же участники традиционно могли получить сборники по воздушному законодательству и навигационные карты.

В дальнейшем РАОПА будет всячески поддерживать мероприятия, направленные на развитие частной и малой авиации в России. Но хочет пожелать организаторам подобных слетов в первую очередь обращать внимание на нужды и потребности самих авиаторов. Присутствие авиационных чиновников будет всегда привлекать внимание к мероприятиям, но увлекаться только этим нельзя.

Неожиданное препятствие

Однако даже при готовности организаторов слетов сделать очень увлекательную программу для авиаторов, без участия авиационных властей пока



СЛА-2011 в Стерлитамаке

обойтись никак нельзя. Показательный случай влияния властей на сугубо развлекательное мероприятие произошел на тверском фестивале «Tver Blue Sky». Причем проявились как позитивные моменты работы с властными структурами, так и негативные. В позитив можно занести активную поддержку мероприятия Администрацией Тверской области. В негатив, который позором ложится на всю нашу авиационную, и не только, власть, это то, что было отказано в прилете частным пилотам из Италии, которые должны были стать гвоздем программы фестиваля. И если честно, ради них и организовывалось это мероприятие. Формулировка отказа поражает своей бессмысленностью: **«Управление регулирования перевозок ФАВТ не имеет возможности выдать разрешение на выполнение разовых полетов воздушных судов пилотами-любителями аэро-**

клубов Италии, в связи с мнением ФСБ РФ о нецелесообразности выполнения этих полетов в ВП РФ по заявленному маршруту вне международных трасс». О какой целесообразности идет речь в этом письме, совершенно не понятно. Может по маршруту движения итальянской группы у нас есть какие-нибудь секретные объекты? Или может иностранные пилоты состоят в западных спецслужбах? Или может в ФСБ обеспокоены тем, что итальянцы должны были лететь не по трассам? А почему же тогда наши пилоты свободно летают за рубежом?

Иностранных частных пилотов можно поставить в один ряд с иностранными автолюбителями, приезжающими в нашу страну на своих автомобилях. Ведь они не спрашивают разрешения у ФСБ, по каким дорогам им ездить можно и целесообразно. Они могут ехать туда, куда им надо, конечно, соблюдая наши правила дорожного движения и законы.

На самом деле, этот эпизод настораживает. Вроде бы начавшаяся либерализация воздушного законодательства РФ в данном конкретном случае дала неожиданную осечку. И интересно, сколько еще таких подводных камней раскидано в нашем правовом и административном поле?

РАОПА как организация, которая входит в состав международного совета АОПА, ставит перед собой цели по защите и поддержке членов организации в борьбе за право свободного и безопасного использования воздушного простран-



Призрак Руста не дает покоя

ства Российской Федерации. РАОПА надеется, что этот случай будет единственным, когда запрет возникает на пустом месте. Во всяком случае, аргументация отказа совершенно неубедительна, и в будущем контролирующие органы будут придерживаться принятых законодательных норм, а не относиться к любому иностранному частному пилоту как к очередному Матиасу Русту.

Авиационным властям следует присмотреться к изменениям в смежном транспортном сегменте, а именно в Кодексе внутреннего водного транспорта России. 11 июля 2011 года Дмитрий Медведев [подписал закон](#) о внесении изменений, касающихся плавания спортивных и прогулочных судов (по сути частных) во внутренних водоемах РФ. Теперь част-

ные иностранные суда вместимостью до 18 человек, осуществляющих плавание в целях туризма, могут передвигаться во внутренних водах России в соответствии с общими правилами, установленными Правительством Российской Федерации. Ранее для такого путешествия, иностранными гражданами требовалось [согласование семи инстанций и решение Правительства РФ](#). В тоже время, в воздушном законодательстве России всё еще сохраняется препятствие в виде необходимости получать разрешения на любой международный полёт, несмотря на то, что эта норма вступает в прямое противоречие с пятой статьёй Чикагской Конвенции, которая запрещает требовать таких разрешений для полётов с некоммерческими целями.



независимой антикоррупционной экспертизы, подготовленной Иркутским институтом законодательства и правовой информации имени М.М. Сперанского, проведенной по инициативе РАОПА.

Передышка

На некоторое время перестала быть горячей тема, в последнее время волновавшая всех без исключения авиаторов. 22 июня на заседании Правительства было принято решение вернуть законопроект «О внесении изменений в статьи 3.5. и 11.4. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» в Минтранс России на доработку. При принятии этого решения были учтены отрицательные заключения Минюста и МВД, а также результаты

В сопроводительной записке было также указано на многочисленные негативные обращения граждан, выражавших свое несогласие с предлагаемыми суммами штрафов. Это решение показывает, что, несмотря на кажущуюся беззащитность простых граждан перед решениями чиновников, только совместное организованное противодействие может защитить наши права. Именно в таких случаях с наиболее эффективной стороны проявляются качества общественных организаций, которой и является РАОПА.

АОПА-Россия

125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 37, кор. 9, офис №609

Тел. +7 495 926 7038; Факс +7 495 989 2012; mail@aopa.ru

Выпускающий редактор Денис Лобастов