

Бюллетень АОПА-Россия

№ 7 (9) Июль 2011 г.



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

WWW.AOPA.RU

Проверка на прочность

Наша страна имеет славные авиационные традиции. Лозунг двадцатых-тридцатых годов «Все на самолет» (есть вариации «Пролетарий, на самолет» и «Комсомолец, на самолет») сделал авиацию доступной многим, и именно из той героической эпохи идут многие авиационные традиции и свершения. Особенно популярными тогда были дальние перелеты.

Страна поменялась, но наряду с прошлыми традициями также появляются новые. Вдохновившись рекордным перелетом экипажа Валерия Чкалова в Петропавловск-Камчатский с посадкой на острове Удд (ныне о. Чкалова), пилоты Александр Щербаков и Андрей Борисевский на дельталетах пролетели через всю страну от Москвы до Сахалина. 12 июля 2011 года с подмосковного аэродрома взлетели два дельталета (как характеризуют этот тип летательных аппаратов сами пилоты - «крыло из тряпочки и снизу табуреточка с моторчиком») и взяли курс на восток. По условиям, которые сами себе поставили Александр Щербаков и Андрей Борисевский, они должны были совершить перелет в полном соответствии с правилами использования воздушного



Александр Щербаков
фото с www.reaa.ru

пространства. Честно говоря, неизвестно, что сложнее, лететь над Северным Ледовитым Океаном с секстантом, как определял местоположение штурман АНТ-25 А. Беляков, или не нарушить нынешние правила ИВП ([тема на www.reaa.ru](http://www.reaa.ru)).

Надо отдать должное ребятам, они очень хорошо подготовились. Не было особых проблем с подачей заявок и работой с диспетчерами на всем протяжении маршрута. Однако без ложки дегтя не обошлось. Предполагаемая посадка на аэродроме города Нижнеудинск чуть не стала конечной точкой перелета.

Особенности рельефа местности в районе города Нижнеудинск и огромный район аэродрома (в диаметре около 100 км) сыграли злую шутку с пилотами. За весь предыдущий маршрут Александр и Андрей уже поняли подводные камни и особенности работы с диспетчерами и поэтому накануне вылета созвонились с начальником аэропорта и получили разрешение на прилет, заявка естественно также была подана. Однако на подлете к границе района аэродрома, а она находится на удалении порядка 50-60 км от КТА, связаться с диспетчером не удалось, так как помимо того, что на таких расстояниях уже нужно учитывать кривизну земли, так аэропорт еще находится в котловине и окружен горами.

В этой непростой ситуации пилоты приняли решение лететь дальше по ранее утвержденному зональным центром маршруту, продолжая попытки связаться с аэропортом через магистральные борты. Как только появилась связь, диспетчер аэропорта взял дельталеты под свое управление. Работники аэропорта приняли путешественников замечательно. Хотя вылет из Нижнеудинска и был запрещен устным распоряжением начальника Межрегионального управления Росавиации по ОВД и АКПС в СФО Сороговца Вячеслава Викторовича, после написания объяснительных пилотам дали разрешение на дальнейший полет.

В связи с этим случаем возникает вопрос, зачем аэропорту, в котором вы-



*Андрей Борисевский
фото с www.reaa.ru*

полняется несколько полетов в неделю, такая большая «контролируемая» диспетчерская зона, которую по факту контролировать он не имеет возможности? Для сравнения, контролируемые зоны самых загруженных аэропортов в России: Домодедово – 1856 кв.км; Внуково – 2394 кв.км; Шереметьево – 2322 кв.км. А аэропорт Нижнеудинск – 8857 кв.км. В соответствии с ФП ИВП, воздушное пространство класса «С» должно быть обеспечено устойчивой радиосвязью, что не выполнено в данном случае. Это в свою очередь заставляет нервничать экипажи, рискующие попасть под статью о нарушении правил ИВП. Может Ространснадзору и Прокуратуре пора обратить внимание не только на нарушение Федеральных правил пилотами, но и на нарушение тех же правил при установлении границ в воздушном пространстве?

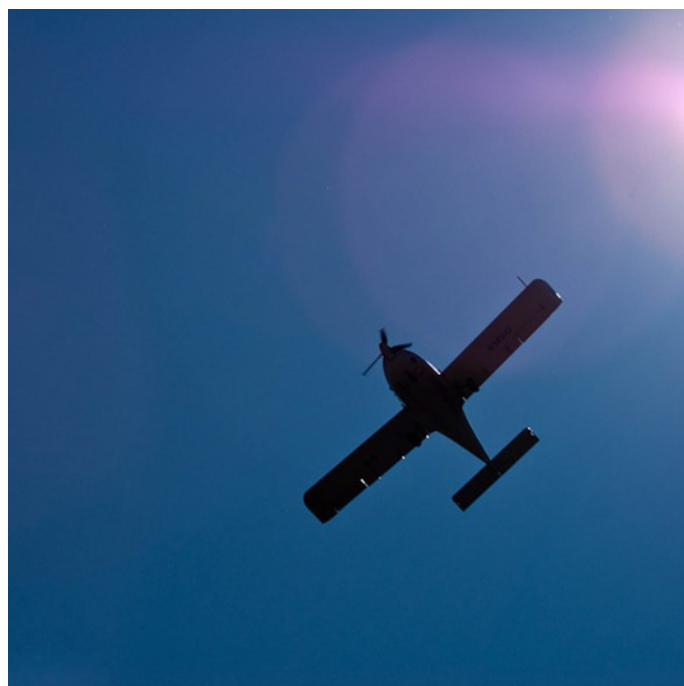
Платить не надо

Внимание, которое власти разных уровней обращают на АОН, обычно имеет эпизодический характер и негативный оттенок. Поэтому вызывает неподдельный интерес любой законопроект, который имеет целью реальную поддержку малой авиации.

Одним из активных регионов на этом поприще стала Ульяновская область. Здесь в настоящее время реализуются несколько проектов по созданию благоприятных условий для ведения бизнеса. Одним из шагов в этом направлении станет отмена транспортного налога с 1 января 2012 по 1 января 2017 года для легких и сверхлегких воздушных судов. Документ разработан Министерством промышленности и транспорта области и Областного государственного учреждения «Развитие авиационного кластера Ульяновской области». 11 июля 2011 года законопроект был одобрен на заседании Правительства региона, а 28 июля принят Законодательным Собранием Ульяновской области. В настоящее время проходит процедура оформления документации и присвоения номера принятому закону.

Предлагается освободить от уплаты транспортного налога:

- физических лиц – в отношении легких и сверхлегких воздушных судов; налоговая льгота предоставляется на основании письменного заявления лица и соответственно свидетельства о регистрации воздушного судна;



- юридических лиц – в отношении легких и сверхлегких воздушных судов, являющихся сертифицированными единичными экземплярами воздушных судов авиации общего назначения; налоговая льгота предоставляется на основании письменного заявления лица и соответственно свидетельства о регистрации воздушного судна.

В настоящий момент ставка налога для поршневых воздушных судов составляет 25 руб./л.с. Может быть для сверхлегких самолетов итоговая сумма налога будет невысокой, но в случае с более мощными самолетами ежегодный платеж в налоговые органы, сэкономленный по этому закону, может оказаться существенным.

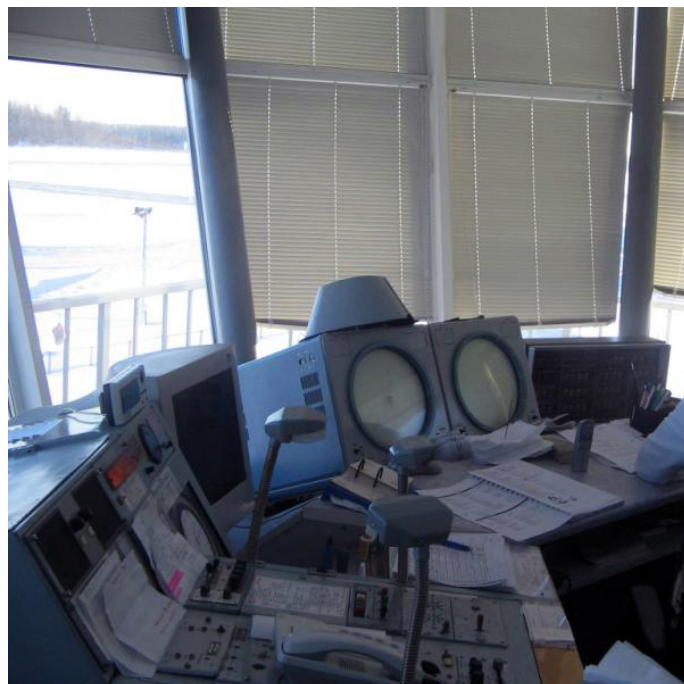
Тем, кто живет и летает в Ульяновской области, можно только позавидовать. А что, если частный пилот из

соседнего региона захочет воспользоваться такой заманчивой возможностью? По налоговому законодательству уплата налога производится по месту нахождения транспортных средств, а таким местом для воздушных транспортных средств являются место (порт) приписки, при отсутствии такового - место государственной регистрации, а при отсутствии таковых - место нахождения (жительства) собственника имущества. Так как регистрируются все российские воздушные суда только в одном месте, а именно на Ленинградском проспекте в Москве, а такого понятия, как место приписки, для частных владельцев не существует, то воспользоваться льготой смогут только проживающие (зарегистрированные) в этом регионе владельцы самолетов.

АОПА-Россия приветствует такой шаг Ульяновских властей. Другие регионы нашей страны должны присмотреться к этому опыту и также сделать привлекательные условия для развития малой и частной авиации на своих территориях.

126-й пункт

Диспетчеры, по идее, обязаны знать обо всех изменениях, которые периодически вносятся в воздушное законодательство и структуру воздушного пространства. Однако на практике это далеко не так. Препятствием этому служит внутренняя нормативная документация, которая есть в любой организации. И зачастую сотрудники органов



обслуживания воздушного движения придерживаются внутренних правил, а не федеральных правил и нормативных актов.

По сообщениям членов АОПА-Россия зачастую случается так, что диспетчер не в курсе изменений границ зоны своей ответственности и изменений в классификации воздушного пространства. Часто такие случаи стали происходить после недавнего изменения границ зон и районов аэродромов - приказ Министерства транспорта РФ № 199 от 15 сентября 2010 г. с поправками, которые вступили в силу с 6 июня 2011 года. Получается странная ситуация: вроде работа по оптимизации воздушного пространства сделана, но преимуществами новых правил не всегда можно воспользоваться.

В Федеральных правилах использования воздушного пространства есть примечательный для частных пилотов пункт под номером 126. Приведём его полностью: **«При планировании полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов, предусматривающих использование воздушного пространства класса G с пересечением районов аэродромов и местных воздушных линий воздушного пространства класса C, представление плана полета не требуется. В указанных случаях пересечение районов аэродромов и местных воздушных линий осуществляется при наличии диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами)».**



условиям работы. В нынешней ситуации, чтобы пилоты могли в полной мере воспользоваться этим пунктом ФП ИВП, а диспетчеры качественно выполнять свою работу, необходимо ускорить процесс доведения до сведения всех работников диспетчерских служб нововведений в правилах управления воздушным движением. Следующим шагом должна стать выработка фразеологии радиообмена при пересечении воздушного пространства класса «С».

Немногие попытки применять этот пункт на практике вызывали у диспетчеров полное непонимание того, что от них хотят, и как им действовать. Зачастую они не слышали не только об этом пункте, но и о недавних нововведениях в структуре воздушного пространства.

Представляется, что Росавиация совместно с Госкорпорацией по ОрВД должны были заблаговременно подготовить приказы по своим организациям и подготовить диспетчеров к новым

Неизбежно то, что со временем недопонимание между диспетчерами и пилотами исчезнет. Наверно в сложившейся ситуации нет злого умысла, такая работа ведется, и вскоре все диспетчеры будут «на одной волне» с пилотами.

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