

Круглый стол
«Коммерческое применение малой авиации»
**Привилегии частных пилотов –
международная практика**

Тюрин Владимир
АОПА-Россия
24.05.2018 HeliRussia-2018

Привилегии частного пилота

- Мнения/легенды
 - Любой полёт за плату – запрещен. Только без взимания платы
 - На борту только члены экипажа. Пассажиры запрещены
 - Любой полёт за плату – только коммерческий пилот и только с сертификатом эксплуатанта
 - Может взять с пассажиров пропорциональную часть платы за полёт
 - Может выполнять полёты за плату, но не иметь прибыли - только расходы. Это считается некоммерческим полётом.
 - Может выполнить полёт за плату «из точки А в точку А»

Привилегии частного пилота

Цель полёта	ИКАО	Россия	FAA	EASA
Коммерческая воздушная перевозка (КВП)	нет (СЭ)	нет (СЭ)	нет (СЭ)	нет (СЭ)
Полёт за плату или по найму (кроме КВП)	нет	да	нет (исключения)	нет (исключения)
Возможна отметка пилот-инструктор	да	да	нет	да
Авиаработы (за плату или по найму)	нет	да (СЭ)	нет (СЭ – AXP, EXL)	нет (СЭ)
Полёт с совместным несением расходов	нет	нет	да	да
Поиск и спасание (компенсация расходов)	нет	да	да	нет
Испытательный полёт за плату	нет	да	да	нет
Демонстрационный полёт за плату	нет	да	нет	да
Буксировка планеров, выброска парашютистов за плату	нет	да	нет	да

Риск-ориентированный подход

- < 115 кг – нет свидетельства пилота, регистрации, СЛГ
- Частный пилот, нет СЭ
- Коммерческий пилот, нет СЭ
- Коммерческий пилот, 1 пилот, СЭ
- и так далее ...

Полёт с совместным несением расходов - FAA

- Частный пилот, нет сертификата эксплуатанта или иных одобрений
- Любой класс или тип ВС, включая Experimental SCoFA
- Пилот разделяет цель полёта с пассажирами
 - Перевозка за плату не может быть целью полёта
- Возможность полёта (пункт назначения) не может рекламироваться неопределённому кругу лиц
 - Студенческая доска объявлений – ограниченный круг лиц
- Пилот платит не менее пропорциональной доли расходов
 - 1 пассажир – 1/2, 2 пассажира – 1/3 и т.д.
- Расходы включают только прямые расходы на полёт – топливо, масло, аэропортовые сборы, аренда ВС
 - Запрещено включать прибыль, расходы на ТО, базировку

Полёт с совместным несением расходов – Европа (EASA)

- Частный пилот, нет сертификата эксплуатанта или иных одобрений
- Возможность полёта, включая конкретный пункт назначения и стоимость, может рекламироваться
- Пилот платит какую-либо сумму (не обязательно пропорциональную)
- Не более 6 человек включая пилота
- Воздушное судно «не являющееся сложным»
 - Самолёт: < 5700 кг, < 20 мест, 1 пилот, не газотурбинный двигатель
 - Вертолёт: < 3175 кг, < 10 мест, 1 пилот
- Расходы включают только прямые расходы на полёт – топливо, масло, аэропортовые сборы, аренда ВС
 - Запрещено включать прибыль, расходы на ТО, базировку.

Демонстрационные полёты – Европа (EASA)

- Смысл – краткий полёт для знакомства с полётом на лёгком ВС
- Начинается и заканчивается на том же аэродроме
 - Кроме аэростатов и планеров
- Только на ВС с сертификатом типа
 - Или «type approved» PtF
- Выполняется в рамках учебной организации или «некоммерческой организации созданной для содействия развитию авиационного спорта или рекреационной авиации»
- Прибыль остаётся в организации и составляет «несущественную» часть доходов
- Организация должна владеть ВС на праве собственности или аренды без экипажа (dry lease)
- «Краткий» – рекомендация UK CAA 30-90 минут
- Отметка пилот-инструктор не требуется
 - Достаточно PPL, NPPL, LAPL

Мечты

- Реализовать возможность подготовки коммерческих пилотов вне рамок получения высшего образования в государственном заведении
- Внести изменения в ФАП-147 в части привилегий частным пилотам выполнения полётов с совместным несением расходов
- Уточнить правила выполнения демонстрационных (ознакомительных) полётов

Вопросы?

Запасные слайды

Россия, ФАП-147

3.2. Владелец свидетельства частного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира или второго пилота воздушного судна соответствующего вида и типа (класса), **не занятого в коммерческих воздушных перевозках**. Частный пилот может осуществлять оперативное техническое (предполетное) обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

(п. 3.2 в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

ИКАО, Приложение 1, 2.3.2.1

«... свидетельство пилота-любителя дает право выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота воздушного судна соответствующего типа, не выполняющего полеты с целью получения доходов»

FAA: 14 CFR §61.113

§61.113 Private pilot privileges and limitations: Pilot in command.

(a) Except as provided in paragraphs (b) through (h) of this section, no person who holds a private pilot certificate may act as pilot in command of an aircraft that is carrying passengers or property for compensation or hire; nor may that person, for compensation or hire, act as pilot in command of an aircraft.

(b) A private pilot may, **for compensation or hire, act as pilot in command of an aircraft in connection with any business or employment** if:

- (1) The flight is only incidental to that business or employment; and
- (2) The aircraft does not carry passengers or property for compensation or hire.

(c) **A private pilot may not pay less than the pro rata share of the operating expenses of a flight with passengers, provided the expenses involve only fuel, oil, airport expenditures, or rental fees.**

(d) A private pilot may act as pilot in command of a charitable, nonprofit, or community event flight described in §91.146, if the sponsor and pilot comply with the requirements of §91.146.

(e) A private pilot may be reimbursed for aircraft **operating expenses that are directly related to search and location operations**, provided the expenses involve only fuel, oil, airport expenditures, or rental fees, and the operation is sanctioned and under the direction and control of:

- (1) A local, State, or Federal agency; or
- (2) An organization that conducts search and location operations.

(f) A private pilot who is an aircraft salesman and who has at least 200 hours of logged flight time may **demonstrate an aircraft in flight to a prospective buyer.**

(g) A private pilot who meets the requirements of §61.69 may act as a pilot in command of an **aircraft towing a glider or unpowered ultralight vehicle.**

(h) A private pilot may act as pilot in command for the purpose of conducting a **production flight test in a light-sport aircraft** intended for certification in the light-sport category under §21.190 of this chapter, provided that—

- (1) The aircraft is a powered parachute or a weight-shift-control aircraft;
- (2) The person has at least 100 hours of pilot-in-command time in the category and class of aircraft flown; and
- (3) The person is familiar with the processes and procedures applicable to the conduct of production flight testing, to include operations conducted under a special flight permit and any associated operating limitations.

Europe

Annex I to Commission Regulation (EU) No 1178/ 2011 of 3/11/2011 (Part-FCL)

FCL.205.A PPL(A) — Privileges

(a) The privileges of the holder of a PPL(A) are to act without remuneration as PIC or co-pilot on aeroplanes or TMGs engaged in non-commercial operations.

(b) Notwithstanding the paragraph above, the holder of a PPL(A) with instructor or examiner privileges may receive remuneration for:

- (1) the provision of flight instruction for the LAPL(A) or PPL(A);
- (2) the conduct of skill tests and proficiency checks for these licences;
- (3) the training, testing and checking for the ratings or certificates attached to this licence.

Commission Regulation (EU) No 379/2014 of 7 April 2014, Article 6 Derogations

4a. By way of derogation from Article 5(1) and (6), the following operations with other than complex motor-powered aeroplanes and helicopters, balloons and with sailplanes may be conducted in accordance with Annex VII:

(a) cost-shared flights by private individuals, on the condition that the direct cost is shared by all the occupants of the aircraft, pilot included and the number of persons sharing the direct costs is limited to six;

(b) competition flights or flying displays, on the condition that the remuneration or any valuable consideration given for such flights is limited to recovery of direct costs and a proportionate contribution to annual costs, as well as prizes of no more than a value specified by the competent authority;

(c) introductory flights, parachute dropping, sailplane towing or aerobatic flights performed either by a training organisation having its principal place of business in a Member State and approved in accordance with Regulation (EU) No 1178/2011, or by an organisation created with the aim of promoting aerial sport or leisure aviation, on the condition that the aircraft is operated by the organisation on the basis of ownership or dry lease, that the flight does not generate profits distributed outside of the organisation, and that whenever non-members of the organisation are involved, such flights represent only a marginal activity of the organisation.

«АОН»

Источник	Определение
ИКАО, Приложение 6, ч.II	Полет воздушного судна авиации общего назначения. Полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ. General aviation operation. An aircraft operation other than a commercial air transport operation or an aerial work operation.
ИКАО, Приложение 6, ч.II до 1990 года	General aviation. All civil aviation operations other than scheduled air services and non-scheduled air transport operations for remuneration or hire.
РФ, ВК Статья 21 ч. 3 в ред. ФЗ N 114-ФЗ 2006	3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.
РФ, ВК Статья 21 ч. 3 до 2006 года	3. Гражданская авиация, используемая на безвозмездной основе, относится к авиации общего назначения.
IAOPA	General aviation and aerial work operations are all those not considered to be operated by airlines, charter operators or the military
FAA	нет определения в законодательстве. Словарь: GENERAL AVIATION– That portion of civil aviation which encompasses all facets of aviation except air carriers holding a certificate of public convenience and necessity from the Civil Aeronautics Board and large aircraft commercial operators. Для целей статистики “general aviation and air taxi” – Part 91, Part 133/136/137, Part 135.
EASA	нет определения
Канада	нет определения в законодательстве Словарь: General aviation. All civil aviation operations other than scheduled air services and non-scheduled air transport operations for remuneration or hire.