

Тверская область, пансионат «Волжанка», 08-09 октября 2009 года  
Статья подготовлена АОПА - Россия

Термин «Авиация общего назначения» часто неверно понимается как обществом, так и средствами массовой информации. Даже те, кто воспринимают АОН как вполне определенную часть авиации, представляют себе, чаще всего, маленький одномоторный самолетик, летающий с сельского аэродрома исключительно для развлечений. Однако, этот образ верен только для четверти всей мировой авиации общего назначения и небольшого количества авиаработ, аналогично тому, как далеко не все поездки в частных целях можно назвать развлекательными.

# ЧТО ТАКОЕ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ?

**Прежде всего,** путаница происходит на уровне базовых принципов. Мы привыкли понимать авиацию как совокупность самолетов, аэродромов, технической и организационной инфраструктуры. То есть, авиация для нас – это явление. Весь остальной мир трактует термин «авиация» иначе. Авиация – это не совокупность самолетов, а совокупность полетов. То есть, действие, или как писали еще недавно, род занятий.

Соответственно нам легче будет понять, что такое АОН, если мы заранее условимся, что Авиация общего назначения – это полеты и авиаработы, выполняемые с какой-то определенной целью. Так что же это за цель такая, «общего назначения»?

Во всем мире на авиацию общего назначения и авиаработы приходится приблизительно 40 миллионов часов налета в год. Примерно три четверти – это полеты на обучение, частные и корпоративные перелеты, сельскохозяйственное применение, медицинские полеты и полеты на выполнение другие полезных задач. Фактически, раз-

нообразие авиации общего назначения и авиаработ так велико, что ИКАО дает определение АОН методом исключения: «Полёт воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полёта, связанного с выполнением авиаработ». Вот оно, «общее назначение».

Аналогично, авиаработы за плату или для нужд частного заказчика, могут быть в общем случае определены как «Полёт воздушного судна, в ходе которого воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съёмка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама и т.д.» (ИКАО, Приложение 6, Эксплуатация воздушных судов). Таким образом, кратко - основная цель авиаработ - это не перевозка пассажиров или грузов из точки А в точку Б, а именно работа воздушных судов, связанная с конкретным заданием.

Таким образом, если мы объединим Авиацию общего назначения и авиаработы в единое понятие АОН/

АР, станет понятно, о каких видах полетов идет речь. Использование легких самолетов и вертолетов в полиции, в медицине (медицинская авиация и авиация экстренных медицинских служб), во время поисковых и спасательных работ - в первую очередь делает нашу жизнь безопасной и более продуктивной. Аэрофотосъемка, сельскохозяйственные работы, мониторинг трубопроводов и линий электропередач, существенно влияют на многие аспекты экономики. Причем настолько серьезно, что для многих удаленных районов мира, жизнь и цивилизация была бы попросту невозможны без преимуществ, предоставляемых АОН/АР.

Сегодня АОН/АР во всем мире создают сотни тысяч рабочих мест и вовлекают в финансовый оборот сотни миллиардов долларов. Без этих важных составляющих экономики были бы потеряны существенные функции по перевозкам, как и потенциальные возможности, связанные с ними. Именно поэтому АОН/АР должны учитываться как важный элемент глобального экономического двигателя.



В цифрах АОН/АР впечатляют: приблизительно 350 тысяч воздушных судов и 700 тысяч пилотов вовлечены в полеты такого рода по всему миру. Для сравнения: на коммерческие воздушные перевозки, включающие чартерные и грузовые, работают примерно 60 тысяч воздушных судов и 400 тысяч пилотов.

Значение АОН/АР легче осознать, если учесть, что каждый пилот авиалиний или военный летчик начинает свой путь к профессиональному совершенству в кабине воздушного судна, аналогичного используемому в АОН.

Прогресс в технологиях аэронавигации позволил АОН/АР быть всепогодной, утилитарной формой транспорта и привел к росту разнообразных бизнес-проектов, построенных с применением легких воздушных судов. АОН наконец стала служить как удобная альтернатива регулярным коммерческим перевозкам, подверженным задержкам, отменам рейсов и плохому сервису.

Развивающиеся страны с обширной территорией получают максимальные преимущества от АОН из-за способности легких воздушных

судов летать в отдаленные и редко посещаемые районы. В то же время и меньшие по территории страны также получают преимущества из-за гибкости и эффективности легких воздушных судов.

#### ТРАНСПОРТ ИЛИ РАЗВЛЕЧЕНИЕ?

Критики авиации общего назначения часто низводят ее до уровня развлекательной или праздной активности, не заслуживающей чести называться транспортом. Концепция частного самолета чужда большинству людей, авиация для них – это ВВС и регулярные авиакомпании. Многие рассматривают полеты АОН как бесшабашность либо как занятие для избранных. Авиация общего назначения остается вне их понимания.

Однако те же критики не против использовать личный автомобиль, чтобы посетить бабушку. Они ожидают получить преимущества основных дорог, системы надзора за соблюдением правил дорожного движения, инфраструктуры безопасности – одним словом, желают быть выгодоприобретателями основной системы транспорта.

Они однозначно классифицируют свою активность как транспорт, независимо от цели поездки, будь то бизнес или отдых. Эта двойственность, вероятно, проистекает от недостатка представления о том, как работает АОН и в чем заключаются ее преимущества.

Факт остается фактом, что всякий раз, когда люди или товары перемещаются из одной точки в другую, это является перевозкой. Независимо от побудительных мотивов, всякая законная перевозка должна рассматриваться как легитимное действие.

**АОН наконец  
стала служить как  
удобная альтернатива  
регулярным  
коммерческим  
перевозкам.**





Владимир Тюрин - Член Правления РАОПА

## Авиалинии можно считать автобусами системы воздушного транспорта, тогда как воздушные суда АОН - это семейные автомобили или микроавтобусы.

Те, кто считает регулярные авиалинии главными правообладателями в сфере авиаперевозок, часто упускают из виду тот факт, что во многих странах более чем две трети пассажиров авиалиний путешествуют в персональных, а не рабочих целях. Недавнее исследование в Германии обнаружило, что только 20% полетов авиации общего назначения и авиаработ можно отнести к персональным путешествиям, однако оставшиеся 80 процентов, составляют деловые, грузовые, медицинские, наблюдательные и исследовательские полеты. Что важно, такие полеты приносят доход - до 800 млн евро ежегодно.

Авиалинии можно считать автобусами системы воздушного транспорта, тогда как воздушные суда АОН - это семейные автомобили или микроавтобусы. В рамках данной аналогии, какой режим путешествия более ценен? Какой должен получать приоритет в аэро-

портах и обслуживании воздушного движения? Как мы это обнаружили в нашей системе автомобильных дорог, должен быть достигнут баланс между общественным и личным транспортом, чтобы предоставить обществу свободу выбора и передвижения. Для АОН это означает возможность доступа к аэропортам и воздушному пространству в балансе с другими легитимными пользователями, претендующими на этот ценный, но все более дефицитный ресурс.

### СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СИСТЕМЫ

Мировая авиационная инфраструктура создавалась, прежде всего, для использования регулярными авиалиниями, военной и государственной авиацией. АОН имеет минимум специальных потребностей и создает незначительную нагрузку на инфраструктуру и услуги, предоставляемые регулярным коммер-

ческим полетам. Единственным исключением к данному утверждению является тот факт, что АОН получает максимум преимуществ от использования малых и региональных аэродромов.

Однако, несмотря на то, что авиация общего назначения получает максимум преимуществ от своей уникальной гибкости и утилитарности, она должна периодически использовать крупные аэродромы. При этом она использует все более ограниченные ресурсы доступных взлетно-посадочных полос и воздушного пространства над крупными аэродромами. Сложность полетов в таких районах часто требует разнообразного и дорогостоящего оборудования на борту всех воздушных судов, а не только крупных реактивных самолетов. Все это в целом создает барьеры для полетов АОН.

В реальности же, особенные характеристики воздушных судов АОН и их способность оставаться ниже воздушного пространства с жестким управлением, позволяют таким воздушным судам избегать ограничений, накладываемых на большие, более производительные воздушные суда. Для примера: большинство самолетов авиации общего назначения могут легко взлетать и садиться на полосу размерами 1000 x 15 м, что составляет десятую долю площади, необходимой большим реактивным самолетам. Также, оставаясь на низких высотах и в пределах специально выделенных коридоров, АОН не требует использования дорогостоящих систем наблюдения и навигационного оборудования.

По сути, воздушные суда АОН летают по периферии инфраструктуры, созданной для авиалиний. Меньшие воздушные суда встраиваются в неиспользуемую емкость большей системы, увеличивая ее эффективность. При этом соблюдается важнейший принцип: использование авиационной инфраструктуры в каждом государстве должно быть основано на принципах равенства, чтобы обеспечить все виды полетов.

#### ПРОКЛАДЫВАЯ ПУТЬ

Многие страны мира финансируют авиационную инфраструктуру посредством аэронавигационных сборов. Для регулярных авиаперевозчиков это удобно: авиалинии перекладывают сборы на пассажиров. АОН оказывается в менее выгодной ситуации, потому что вынуждена нести эту нагрузку как прямые эксплуатационные расходы. Более того: многие страны взимают налог, связанный с потребленным топливом, и, несмотря на рекомендации ИКАО, лишь малую часть этих денег возвращают в авиационную инфраструктуру.

Как следствие, с АОН часто взимается двойная оплата за полученные услуги. Дополнительно скрытые «налоги» накладываются на малые воздушные суда в форме требования дорогостоящего оборудования, необходимого для полетов в сложном воздушном пространстве, либо в форме обязательных услуг, которые им не требуются.

Так как авиационная инфраструктура создана прежде всего для регулярных авиалиний и военных пользователей, полеты АОН/АР должны рассматриваться как дополнительная, а вовсе не основная нагрузка на систему. Именно это следует учитывать в случае применения прямых аэронавигационных сборов. Сборы нужно рассчитывать по прогрессивной шкале ставок, учитывающей ценность полученных услуг, а косвенный топливный налог вообще не должен применяться, чтобы исключить двойную оплату. Более того: такие несущественные пользователи воздушного пространства, как планеры, сверхлегкие и легкие воздушные суда самостоятельной постройки, совершающие, как правило, локальные полеты, должны быть освобождены от каких-либо сборов.

Сборы не должны провоцировать отказ от использования системы, так как это приводит к небезопасной практике полетов. Типичный пример: требование для частого пилота платить немалые сборы за метеоинформацию, NOTAM-брифинги и подачу ПВП-плана полета может реально привести к ухудшению безопасности, так как пилот, желающий сэкономить на сборах, стремится избежать использования этих существенных услуг. Следовательно, должен быть рассмотрен вариант предоставления этих услуг бесплатно, за счет бюджетного финансирования, ибо цель - повышение безопасности по-

летов – в данном случае оправдывает средства. Существующее руководство по сборам ИКАО Doc 9082 дает четкую рекомендацию: «Размеры сборов, взимаемых с международной авиации общего назначения должны определяться на разумной основе с учетом стоимости необходимых и используемых средств и целей содействия рациональному развитию международной гражданской авиации в целом.»

#### БУДУЩЕЕ

В то время как мировая экономика расширяется и становится все более взаимосвязанной, безопасный, быстрый и доступный транспорт будет становиться еще более важным, чем когда бы то ни было. Хотя прогресс в коммуникационных технологиях делает нас ближе, необходимость в личных контактах увеличивается, что подтверждает рост воздушных перевозок. Путешествие по воздуху становится все более обычным свойством современного мира, что гарантирует его развитие.

Авиация общего назначения предлагает альтернативу регулярным авиалиниям. Способность малого воздушного судна летать с региональных и сельских аэродромов, не используемых авиалиниями, представляет заманчивые альтернативы. Но, чтобы они стали реальностью, просвещенные правительства должны принять и научиться использовать АОН. Правительства должны создать структуру сборов, привлекательную для эксплуатации малых воздушных судов, обеспечить защиту малых аэродромов и их развитие, предоставлять равноправный и справедливый доступ к воздушному пространству и инфраструктурным ресурсам. Авиационные администрации должны учитывать, что АОН является неосновным пользователем системы, разработанной и в основном обслуживающей регулярные авиалинии, но предоставляющей столь необходимый гибкий транспорт. ■

## Способность малого воздушного судна летать с региональных и сельских аэродромов, не используемых авиалиниями, представляет заманчивые альтернативы.