

Отчет Председателя о работе ОО «Парапланерная федерация» за 2024-2025 годы

Итак, Парапланерная федерация просуществовала еще два года. Немного статистики: в 2024 году к нам присоединилось 46 человек, покинули Федерацию 9 членов; в 2025 году присоединилось 22 человека, выбыли 33. В текущем году у нас уже прибавилось двое пилотов. Итого на сегодняшний день в Федерации насчитывается 186 человек.

2024 год оказался рекордным за все время существования Федерации по количеству примкнувшим к нам членам. И это не удивительно: несмотря на некоторые нерешенные вопросы организации полетов (в первую очередь – требование Департамента по авиации поставить на учет все посадочные площадки), мы много и в целом беспроблемно летали. Правда, нам пришлось провести перерегистрацию Объединения – по новому законодательству слово «белорусский» может присутствовать только в названии организаций, которые имеют филиалы в каждой области Республики Беларусь. Но перерегистрация не вызвала никаких особых сложностей, потребовались только некоторые финансовые и временные затраты, ну и пришлось провести две дополнительные Конференции федерации.

В сентябре 2024 года при ГУ «Авиационная инспекция» создан отдел Авиации общего назначения (АОН), который должен был способствовать развитию суперлегкой авиации (такой, как мы с вами) в Республике Беларусь. Перспективы казались радужными. Но 2025 год преподнес нам неприятный сюрприз в виде приказа Департамента по авиации от 07.04.2025 №111 «О порядке

организации учета суперлегких воздушных судов», который обязал нас до 01.08.2025 поставить на учет наши летательные аппараты.

Требования к организации учета, которые изложены в приказе, не только чрезмерны, но и по некоторым составляющим неразумны, например, указание на необходимость наличия у владельца СуперЛА жетона с отверстием, с выбитым или выгравированным учетным номером и наименованием модели суперлегкого воздушного судна, изготовленного из огнеупорного материала (п.1.11). Несмотря на это, члены Федерации поставили на учет около 90% принадлежащих им парапланов и мотопарапланов.

В сущности, можно было бы сразу же попытаться опротестовать этот приказ, но нам нужно было показать, что мы законопослушная организация, готовая к сотрудничеству. Кроме того, ввязавшись в полемику с Департаментом в начале летного сезона мы рисковали получить запрет на полеты, а терять сезон из-за разборок, понятное дело, никому не хочется.

Но в августе прошлого года начальник отдела АОН Чигринов Сергей Викторович заявил мне, что все выявленные во время инспекторских проверок летательные аппараты, не имеющие табличек с учетными номерами, не будут допускаться к полетам, а с 1 января выйдут новые правила постановки на учет СуперЛА, которые наконец-то заставят нас летать законно.

Оба этих заявления мне очень не понравились, а второе еще и удивило. Мы-то считаем себя законопослушными пилотами, но получается, что отдел АОН имеет прямо противоположное мнение, и планирует ужесточить правила организации полетов.

Поэтому мы обратились в Генеральную прокуратуру РБ с просьбой предоставить нам для ознакомления этот проект правил. Основная мысль нашего обращения – вместо того, чтобы способствовать развитию парапланеризма в Республике Беларусь и повышению безопасности полетов, отдел АОН занимается исключительно инспектированием законопослушных пилотов, а уменьшать

количество летных происшествий намерен самым действенным способом – уменьшением количества летающих. Так, нас предупредили, что летательные аппараты без таблички с учетным номером не будут допускаться к полетам. Они пугают нас какими-то новыми правилами постановки на учет СВС. В отделе АОН нет сотрудников нашего профиля, имеющиеся сотрудники плохо представляют специфику наших летательных аппаратов, тем не менее они не считают нужным при написании правил организации наших полетов консультироваться с опытными пилотами. А это в корне не верно. Поэтому просим предоставить проект правил нам для ознакомления.

Оказалось, что эти правила уже утверждены коллегией Министерства транспорта за подписью заместителя министра Дубины и переданы в Минюст на согласование. Прокуратура пошла нам на встречу и потребовала вернуть Проект правил на доработку, а нам предложила написать возражения и замечания к нему.

Надо сказать, что если бы новые Правила в том виде были окончательно приняты, то вряд ли мы с вами вообще смогли бы летать. Например, от нас требовалось перерегистрировать летательные аппараты каждые два года. На параплан должна была крепиться металлическая табличка размером 5x10 см. На параплан!!! На борту параплана должен быть комплект эксплуатационной документации. Каждый пилот должен заносить каждый полет в бортовой журнал и еще много абсурдных и просто невыполнимых требований.

Мы с Советом Федерации плотно поработали над проектом и написали обширный документ, который передали в Генеральную прокуратуру. А прокуратура отправила его в Департамент по авиации, сопроводив своими комментариями и замечаниями.

Параллельно мы написали несколько писем министру транспорта Республики Беларусь Ляхновичу А.А., в которых излагали

возникшие у нас с Департаментом проблемы и просили содействия в их решении. В ответ на наши письма приходили отписки за подписью заместителя министра Дубины Сергея Станиславовича.

Стало понятно, что наши письма до министра не доходят, и, следовательно, чтобы разрешить ситуацию, необходимо попасть непосредственно на прием к министру.

Это оказалось непростой задачей – несколько недель понадобилось на то, чтобы дозвониться до секретаря, отвечающего за этот вопрос. Но накануне дня приема мне позвонили и сообщили, что прием отменяется, так как вопросы, озвученные мною, должен решать Департамент по авиации. Пришлось объяснить, что с Департаментом вопросы порешать не удалось, поэтому и хочу пообщаться непосредственно с министром. И что их отказ нарушает мои гражданские права, и пригрозил обратиться с жалобой в Министерство юстиции. Только после этого меня согласились допустить на встречу с министром.

На встрече присутствовали трое представителей Департамента по авиации - директор Департамента Голуб, начальник отдела безопасности полетов Бровченко и сотрудник отдела АОН Беда.

Изложу основные тезисы моего доклада министру:

Когда в 2016 году воздушные суда весом до 115 кг были выделены в отдельную категорию – суперЛА (Постановление Минтранса от 25.08.2016 № 31-п), это явилось серьезным импульсом для развития парапланеризма в Республике Беларусь. Создание отдела Авиации общего назначения, как мы надеялись, должно было стать следующим шагом для дальнейшего развития. Но, как показал прошедший год, отдел АОН занимается только инспектированием законопослушных пилотов и сочинением трудновыполнимых или вовсе абсурдных правил, которые не только тормозят дальнейшее развитие суперлегкой авиации в нашей стране, но и угрожают ее существованию в целом. Отдел АОН пытается навязать нам правила выполнения полетов, применяемые для большой авиации,

совершенно не учитывая и не понимая специфику наших летательных аппаратов. Не понимая – потому что в отделе нет сотрудников, имеющих хоть какое-то отношение к СВС. И при этом они даже не считают нужным консультироваться с опытными пилотами. В итоге появляются проекты правил организации полетов, из-за которых мы не сможем летать законно. Если такая тенденция сохранится, то Парапланерная федерация просто перестанет существовать, и вместо законопослушных парапланеристов вы получите около двухсот партизан.

Разговор получился долгим и непростым, но, на мой взгляд, полезным. Во-первых, министр приказал создать совместную рабочую группу. Во-вторых, предложил нанять на работу в отдел АОН специалиста парапланерного профиля. Тут, однако, есть проблемка: по положению кандидат должен иметь авиационное образование и опыт работы в авиационных организациях. А найти такого не просто.

И самое главное – то, что министр сказал на завершение встречи, обращаясь к сотрудникам Департамента: «Что вы привязались к законопослушным пилотам! Дайте им возможность летать!»

Первая рабочая встреча состоялась в декабре прошлого года. На ней мы подробно разобрали проект правил постановки на учет СВС. По итогу согласились с большинством наших замечаний и поправок. Самые большие споры возникли по вопросу учетных номеров парапланов. Отдел АОН настаивал, что они нам просто жизненно необходимы, и приводил пример зарубежных коллег – якобы во всем мире парапланы имеют учетные номера. В качестве доказательства мне показали фотографии парапланов с наклеенными на них номерами участников соревнований. Пришлось объяснять им разницу между учетным номером параплана и номером участника соревнований.

Я пообещала им предоставить доказательства того, что в европейских странах не ведется государственный учет парапланов.

После рабочей встречи направила официальные запросы в Польскую парапланерную федерацию и в немецкий парапланерный клуб. Оба ответных письма переслала в Департамент по авиации. Разумеется, никакого государственного учета парапланов в Европе нет. Департамент ответил «Спасибо за информацию, мы примем ее к сведению».

Итогом всего этого явился второй вариант проекта правил. Он оказался гораздо лучше первого, но все равно не без недочетов. Практически все неприемлемые для нас пункты были удалены. Но остались недоработанными некоторые технические вопросы, и самая большая претензия к ним – теперь в правилах написано, что учетный номер должен наноситься на параплан краской (причем конкретное место нанесения не указано). А в случае снятия с учета его следует удалить и предоставить фотодоказательства. Поясню, откуда вообще у них взялась эта идея: из Правил постановления на учет беспилотников. Там указано, что номер может быть написан темным цветом на светлом фоне или светлым на темном. Не знаю, кто именно писал новый вариант правил, но он просто взял статью из другого документа и вставил в свой, ни на минуту не задумавшись, а как же это можно удалить с параплана написанный краской номер... Очень показательный момент, характеризующий отдел АОН далеко не с лучшей стороны.

Короче говоря, второй вариант правил мы снова отправили на доработку. Ждем третьего.

Правила мы так или иначе доведем до приемлемого для нас вида. Но есть вопрос, решить который не получается решить уже больше двух лет – а именно вопрос учета посадочных площадок. Этот вопрос мы тоже обсуждали на рабочей встрече. Результаты обсуждения неутешительны: мне было заявлено, что в нынешней ситуации, когда идет СВО, от учета посадочных площадок не уйти.

Для тех, кто, возможно, не в курсе: осенью 2023 года Департамент по авиации потребовал у нас поставить на учет все посадочные

площадки, на которых мы выполняем полеты. Требование это не только бессмысленное, но и невыполнимое: для постановки на учет требуются «правоустанавливающие документы, подтверждающие наличие и назначение целевого использования земельного участка для осуществления деятельности в области гражданской авиации» (это выдержка из АП по порядку учета и требованиям к посадочным площадкам гражданской авиации №41 от 29.05.2024г.). Иными словами, нужен договор аренды с хозяином земли, на которой расположена посадочная площадка. А у нас в стране запрещено использовать сельскохозяйственный земли для иных целей.

За прошедшие два года эта проблема обсуждалась с Департаментом по авиации неоднократно. Какое-то время нам удавалось отговариваться тем, что мы используем для полетов только временные посадочные площадки, а они учету не подлежат. Но 30 сентября 2024 года были приняты Авиационные правила №86/24, и понятие «временные посадочные площадки» из них исчезло.

Но зато в них появились три определения: аэродром, посадочная площадка, площадка без постоянных элементов структуры. Согласно АП №41, учету подлежат аэродромы и посадочные площадки. Просто площадки в этом контексте не упоминаются.

Мы написали письмо в Департамент по авиации, в котором указали на этот момент. Ответ был просто смехотворным: в документе пропущено слово «посадочные».

Тогда мы обратились в Управление по ИВП с просьбой высказать позицию о целесообразности и законности учета площадок, для которых не установлены постоянные элементы структуры.

Ответ Управления по ИВП, цитирую: «законодательством Республики Беларусь к объектам «посадочная площадка» и «площадка» предъявляются не одинаковые требования, а их предназначение не совпадает в полном объеме. Считаем, что целесообразно руководствоваться подходом, при котором объекты

«Посадочная площадка» и «площадка» не являются тождественными»,

Я еще не показывала этот ответ Департаменту, жду подходящего момента. Ну и в наших интересах тянуть время насколько это возможно.

Таким образом, два прошедших года у нас прошли в бесконечных препирательствах с Департаментом по авиации. Как оказалось, у нас с ним совершенно противоположные задачи: мы хотим летать, а Департамент хочет, чтобы мы летали как можно меньше. Печальная ситуация, которая сказалась на всей нашей деятельности и привела к уменьшению количества членов в нашей Федерации.

Вместо того, чтобы выполнять наши уставные цели и задачи – а главная из них, это содействие развитию парапланеризма в Республике Беларусь – мы только пытаемся выживать и радуемся тому, что все же имеем возможность летать. За 2024 год нами было подано 786 заявок, за 2025 - 549. Еще случаются сбои в программе подачи заявок, есть огрехи в ее работе, но в целом программа стала работать гораздо надежнее.

Надо отметить, что дисциплинированность и ответственность членов Федерации тоже повысились. Нарушений правил использования воздушного пространства становится все меньше, соответственно – все меньше нареканий к нам со стороны других организаций. Иными словами, мы завоевали авторитет в авиационных кругах, и теперь очень важно не потерять его.

И на сегодня это все, что я хотела вам сообщить.