

**ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
«ОБЪЕДИНЕННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТА СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»
All-Russian public organization «United Federation of Sports Ultralight Aviation of Russia»**

MICROLIGHT

HANG GLIDING

PARAGLIDING

125424, Москва,
Волоколамское шоссе, 88-5, комн. 306
Тел./факс: (495) 491-42-19
E-mail: info@ofsla.ru
<http://ofsla.ru>



RUSSIA, 125424, Moscow,
Volokolamskoe shosse, 88-5, room 306
Tel/fax: +7 495 4914219
E-mail: info@ofsla.ru
<http://ofsla.ru>

ОФ СЛА РОССИИ

Отзыв

на Проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты (в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта)»
в отношении государственного регулирования сверхлегких воздушных судов массой конструкции до 115 кг.

Представленным законопроектом в частности предлагается внести изменения в ст.ст. 33 (п.3.1., 3.3.), 53 (ч.1), 54 (ч.4), 57 (ч.1), 66 (ч.4) и ст. 88 (ч.4) Воздушного кодекса РФ, согласно которым отменяется дерегулирование эксплуатации сверхлегких воздушных судов с массой конструкции до 115 кг. (далее – СВС до 115 кг.), а именно предлагается:

- Приравнять пилотов, эксплуатирующих СВС до 115 кг., к авиационному персоналу, и придание таким пилотам статуса командира воздушного судна, что означает осуществление допуска к эксплуатации указанных воздушных судов на основании соответствующего свидетельства пилота выданного Росавиацией.

- Осуществление подготовки пилотов СВС до 115 кг. в авиационных учебных центрах (далее - АУЦ), при отмене индивидуальной подготовки у пилота инструктора.

- Постановка СВС до 115 кг. на учет с обязательным предъявлением воздушного судна на осмотр.

- Распространение обязательного использования транспондеров и/или ответчиков на СВС до 115 кг.

На наш взгляд предлагаемые ужесточения направлены не на развитие авиации общего назначения, в частности СВС до 115 кг, и обеспечения безопасности полетов, а на полное ее уничтожение, или как минимум деградацию, в связи со следующим.

Самым массовым сегментом среди СВС до 115 кг. в России и мире являются безмоторные дельтапланы и парапланы, кроме того можно выделить отдельный сегмент моторных СВС до 115 кг. к которым можно отнести мотопарапланы и мотодельтапланы. Развитие данных видов СВС осуществляется в рамках соответствующих дисциплин спорта сверхлегкой авиации, а подготовка спортсменов-пилотов осуществляется по программам спортивной подготовки в рамках ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации». Аккредитованной Министерством спорта РФ общероссийской федерацией по виду спорта «Спорт сверхлегкой авиации» является Общероссийская общественная организация «Объединенная федерация спорта сверхлегкой авиации» (Далее – ОФ СЛА России) которая развивает данный вид спорта в России с 1978 г.

Отнесение СВС до 115 кг. в сферу государственного регулирования является неоправданным в международной практике. В большинстве стран, учитывая невысокую опасность СВС для окружающей среды, государство наделяет полномочиями по

регулированию их использования национальные федерации и союзы, а также национальные аэроклубы. Такая практика одобрена ИКАО.

В международной практике СВС с массой конструкции до 115 кг. исключаются из сферы государственного регулирования по причине их невысокой опасности для третьих лиц и окружающей среды.

Приведем следующие примеры:

ИКАО Doc 9379

6.6.1. Некоторые государства передали функцию надзора за выполнением развлекательных полетов, в том числе за квалификацией пилотов, таким независимым органам, как федерации авиационного спорта. Такая передача функций в большинстве случаев совместима с обязательствами государства по Чикагской конвенции при условии, что:

а) разрешения на полеты, выдаваемые независимыми органами, ограничиваются национальным воздушным пространством;

б) такая деятельность не создает опасности для гражданской авиации.

ФРГ

На основании «Закона о правилах воздушных перевозок» Федеральное министерство транспорта постановило: «Ассоциация сверхлегких воздушных судов Германии» наделяется полномочиями для выполнения следующих функций:

А) выдача разрешений и свидетельств летному персоналу спортивных летательных аппаратов;

Б) выдача разрешений для обучения данного летного состава.

Чешская республика

Ассоциация сверхлегкой авиации Чешской Республики уполномочена Министерством транспорта осуществлять следующую деятельность:

А) выдавать квалификационные свидетельства пользователям спортивной авиации;

Б) осуществлять контроль деятельности пользователей спортивной авиации.

К оборудованию спортивной авиации относится: парaplаны, дельтапланы, паралеты, дельталеты, сверхлегкие планеры, сверхлегкие самолеты, мотопарaplаны и мотодельтапланы, моторные и безмоторные автожиры и сверхлегкие вертолеты.

США

FAR103

СВС до 115 кг. классифицируются как транспортные средства (vehicles), и не требуют регистрации, а от их пилота не требуется пилотской лицензии или свидетельств.

Регулирование сверхлегкой авиации в Соединенных Штатах, ограничено Главой 14 Кодекса Федеральных Инструкций (Federal Aviation Regulations), Часть 103 или 14 CFR, Часть 103, которые определяют «ультралайт» как транспортное средство, которое:

- Имеет только одно место;*
- Используется только для развлекательных или спортивных полетов;*
- Не имеет американского или иностранного свидетельства лётной годности;*
- Если безмоторное, весит менее 155 фунтов (70,3 кг)*
- Если моторное:*

1. Имеет менее 254 фунтов (115 кг) пустого веса, исключая поплавки и средства спасения

2. Имеет максимальный запас топлива 5 американских галлонов (19 л);

3. Имеет максимальную скорость 55 узлов (102 км/ч; 63 мили в час) в горизонтальном полете на полной мощности.

4. Имеет скорость сваливания с выключенным двигателем не выше 24 узлов (45 км/ч; 28 миль в час), измеряется воздушная скорость.

Сертификация

Сверхлегкие транспортные средства, их части и оборудование не обязаны иметь сертификацию по авиационным стандартам.

Управляющие сверхлегкими транспортными средствами не обязаны иметь аэронавигационных знаний, авиационных опыта и документов, медицинских свидетельств, могут быть любого возраста.

Сверхлегкие транспортные средства не обязаны быть зарегистрированными и иметь соответствующие опознавательные знаки.

Использование

На сверхлегком транспортном средстве нельзя летать между закатом и восходом солнца.

Сверхлегкими транспортными средствами можно управлять в сумерки за 30 минут до официального восхода солнца и спустя 30 минут после заката или на Аляске во время сумерек согласно определению Воздушного Альманаха (Air Almanac), если:

1. У транспортного средства есть внешнее освещение, видимое минимум за 3 мили.

2. Полет производится только в неконтролируемом воздушном пространстве

Сверхлегкими транспортными средствами нельзя управлять в черте густонаселенного пункта, города, или над скоплением людей, происходящим на открытом пространстве.

В Соединенных Штатах, при том, что для управления сверхлегким средством никаких лицензий или обучения закон не требует, обучение весьма желательно.

Как видно из примеров самых развитых авиационных держав, где доля использования авиации общего назначения (general aviation), включая СВС до 115 кг., на душу населения явно превышает Российскую, сегмент СВС до 115 кг. выведен из под государственного регулирования и, как правило, находится на уровне регулирования Федераций авиационного спорта, что дает серьезный импульс развитию АОН и избавляет государственные органы от функции регулирования в той области, в которой в этом нет необходимости, оставляя за собой только функцию контроля.

Начиная с 1978 г., берет свое начало первая в СССР спортивная федерация в сверхлегкой авиации – Федерация дельтапланерного спорта СССР, которая по мере развития сверхлегкой авиации была преобразована в ОФ СЛА России и которая на данный момент объединяет 22 дисциплины спорта сверхлегкой авиации (включая моторные и безмоторные СВС). С момента создания указанной федерации спорта, регулирование СВС до 115 кг., находилось в совместном ведении ДОСААФ и спортивной федерации. За все прошедшее время ОФ СЛА России накоплен колоссальный опыт в подготовке пилотов СВС, в том числе до 115 кг., и эксплуатации таких воздушных судов. ОФ СЛА России за более чем 40 лет достойно представляла Россию на мировых первенствах. В ее рядах в большинстве спортивных дисциплин есть победители Всемирных Воздушных игр, Чемпионатов Мира и Европы, победители Кубков Мира, обладатели мировых рекордов. Кроме того, ОФ СЛА России объединяет вокруг себя спортсменов, профессионалов и любителей сверхлегкой авиации, что позволяет сделать вывод о том, что функции по регулированию СВС, в том числе до 115 кг., должны быть переданы ОФ СЛА России, как единственной Общероссийской федерации по спорту сверхлегкой авиации, аккредитованной Министерством спорта РФ.

ОФ СЛА России имеет возможность самостоятельно регулировать порядок эксплуатации СВС до 115 кг., организовывать и регулировать подготовку пилотов СВС до 115 кг., выдавать таким пилотам квалификационные свидетельства, вести учет СВС до 115 кг., оставляя за государственными органами функции контроля.

В случае принятия предлагаемых поправок в ВК РФ, необходимо принять во внимание следующее:

- СВС до 115 кг. не требуют базирования, летают в неконтролируемом воздушном пространстве и поэтому часто выпадают из поля зрения надзорных органов. По этой причине многие пилоты СВС до 115 кг. предпочтут не тратить время на чрезмерно сложные, по их мнению, процедуры получения свидетельств и учета СВС, а уж тем более на установку транспондеров и ответчиков, которые по стоимости часто превышают стоимость самого СВС до 115 кг, а в некоторых случаях их установка невозможна по конструктивным особенностям. Таким образом, воздушные «партизаны» массово пополнят свои ряды за счет таких пилотов, что негативно скажется на развитии АОН и на безопасности полетов, а легально существующие спортивные дельта- и параклубы, дельта- и парадromы будут вынуждены прекратить свою деятельность.

В подтверждение вышеуказанного опасения, можно привести пример в области сложившегося регулирования СВС от 115 до 495 кг., где количество зарегистрированных СВС на сегодняшний день не растет, а уменьшается. Пилоты массово снимают свои СВС с учета из-за трудностей, а зачастую и невозможности получить СЛГ, свидетельства пилота СВС, из-за повышения налогов, неоправданного повышения требований к этим процедурам со стороны Росавиации. На сегодняшний день, ввиду отсутствия АУЦ отсутствует возможность пройти подготовку в качестве пилота СВС на несколько классов СВС, таких как дельталеты, паралеты. По этой же причине отсутствует подготовка пилотов-инструкторов СВС.

- страдает туристическая привлекательность регионов, являющихся традиционными центрами полётов на СВС до 115 кг. То есть это не только сектор непосредственно полётов, это приезд автотуристов с мат.частью для полётов в регион, фактически стимулирование целой отрасли экономики, связанной с туризмом и полётами.

- проведение спортивных соревнований всех уровней по спорту сверхлегкой авиации будет невозможно, так как с момента принятия предлагаемых поправок в ВК РФ все полёты СВС до 115 кг. признаются не законными, так как в России ни у одного спортсмена-пилота, управляющих данной категорией СВС, нет свидетельства авиационного персонала, кроме того на данный момент не существует ни одного АУЦ, который мог бы подготовить пилотов СВС до 115 кг., а учитывая опыт создания АУЦев за предшествующие 5 лет, при котором в России нет ни одного АУЦ в котором можно было бы пройти обучение на пилота дельталета и паралета, появление таких АУЦев дело не скорого времени, в том числе с учетом отмены положения о порядке индивидуальной подготовки у пилота-инструктора.

Указанные обстоятельства приведут к невыполнению на всех уровнях исполнительной власти Распоряжения Правительства Российской Федерации от 24 ноября 2020 г. № 3081-р «Стратегия развития физической культуры и спорта в Российской Федерации на период до 2030 года» в отношении развития и перспектив авиационных видов спорта, к уходу России из мировых лидеров спорта сверхлегкой авиации, и, как следствие, указанных вид спорта может прекратить свое существование в РФ.

Исходя из изложенного, предлагаемое в представленном законопроекте регулирование не является оптимальным способом решения проблемы. Кроме того, предлагаемые изменения ст.ст. 33 (п.3.1., 3.3.), 53 (ч.1), 54 (ч.4), 57 (ч.1), 66 (ч.4) и ст. 88 (ч.4) Воздушного кодекса РФ приведут к изложенным негативным последствиям.

Приложение:

1. Сравнение редакций - Поправки в Воздушный кодекс Российской Федерации в отношении СВС до 115 кг.

Президент ОФ СЛА России


 А.С. Архиповский

Приложение 1

к Отзыву Проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты (в части систематизации обязательных требований в сфере воздушного транспорта)» в отношении государственного регулирования сверхлегких воздушных судов массой конструкции до 115 кг.

Сравнение редакций

Поправки в Воздушный кодекс Российской Федерации в отношении СВС до 115 кг.

Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Комментарии/предложения
<p>Статья 32. Воздушное судно</p> <p>...</p> <p>2. Легкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее <u>3100</u> килограммов.</p> <p>3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более <u>495</u> килограммов без учета массы авиационных средств спасания.</p> <p>...</p>	<p>Статья 32. Воздушное судно</p> <p>...</p> <p>2. Легкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее <u>3175</u> килограммов.</p> <p>3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более <u>650</u> килограммов без учета массы авиационных средств спасания.</p> <p>...</p>	<p>Новая редакция ч.2 и ч.3 ст. 32 ВК РФ поддерживается.</p> <p>При этом считаем, что должен быть решен вопрос о том, что обладатели свидетельств частного пилота, должны допускаться к управлению СВС, согласно квалификационным отметкам в указанном свидетельстве частного пилота.</p>
<p>Статья 33. Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов</p> <p>1. Государственной регистрации подлежат предназначенные для выполнения полетов следующие воздушные суда:</p> <p>1) беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, и пилотируемые гражданские воздушные</p>	<p>Статья 33. Государственная регистрация, государственный учет и осмотр воздушных судов</p> <p>1. Государственной регистрации подлежат предназначенные для выполнения полетов следующие воздушные суда:</p> <p>1) пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции более 115 килограммов и беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных</p>	<p>Новая редакция ч.1, ч.3.2. и ч. 3.3 неприемлема в отношении СВС до 115 кг.</p> <p>Учет СВС до 115 кг. может осуществляться в рамках Общероссийской федерации по спорту сверхлегкой авиации, аккредитованной Министерством спорта РФ. Передача указанных полномочий в соответствующую федерацию спорта, соответствует международным авиационным нормам (п. 6.6.1. ИКАО Doc</p>

<p>суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;</p> <p>...</p> <p>1.2. Сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, регистрируются в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации.</p> <p>...</p> <p>3.2. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат учету в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.</p> <p>...</p>	<p>гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 25 килограмм и менее;</p> <p>...</p> <p>1.2. Сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, регистрируются в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации.</p> <p>...</p> <p>3.2. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 25 килограмм, сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат государственному учету федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.</p> <p>...</p> <p>3.3. Осмотр сверхлегких пилотируемых</p>	<p>9379) и международной практике.</p>
--	--	--

гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, ввезенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации, проводится при:

- 1) постановке на государственный учет;
- 2) внесении в регистрационные данные изменений, связанных со сменой владельца воздушного судна.

При осмотре воздушного судна осуществляются его идентификация и проверка соответствия конструкции воздушного судна представленным документам.

Осмотр воздушного судна проводится должностным лицом федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), или уполномоченным лицом аккредитованной федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), организации, отвечающим квалификационным требованиям, в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. Указанные квалификационные требования устанавливаются федеральным органом исполнительной власти,

осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации).

...

5. Данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации в следующих случаях:

списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации, за исключением случаев постановки такого судна на временный государственный учет;

передача воздушного судна в государственную или экспериментальную авиацию Российской Федерации;

продажа гражданского воздушного судна или переход на иных законных основаниях права собственности на него иностранному государству, а также иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранному юридическому лицу при условии вывоза гражданского воздушного судна за пределы территории Российской Федерации;

предъявление безотзывного полномочия на deregistration и вывоз, выданного в соответствии с Федеральным законом от 23.12.2010 № 361-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных гарантиях в отношении

	<p>подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 52, ст. 6976);</p> <p>нарушение требований к государственной регистрации;</p> <p>по инициативе заявителя, в том числе в целях регистрации воздушного судна в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства.</p>	
<p>Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности</p> <p>1. К выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов, по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства.</p>	<p>Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности</p> <p>1. К выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой от 0,25 килограммов до 25 килограммов, не предназначенных для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов, по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства.</p>	<p>Новая редакция ч.1 ст. 53 ВК РФ неприемлема в отношении СВС до 115 кг. Регулирование порядка подготовки пилотов СВС до 115 кг. и выдача свидетельств пилота может осуществляться в рамках Общероссийской федерации по спорту сверхлегкой авиации, аккредитованной Министерством спорта РФ.</p> <p>Передача указанных полномочий в соответствующую федерацию спорта, соответствует международным авиационным нормам (п. 6.6.1. ИКАО Doc 9379) и международной практике.</p>

<p>Статья 54. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации</p> <p>...</p> <p>3. Подготовка пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки.</p> <p>...</p>	<p>Статья 54. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации</p> <p>...</p> <p>3. Подготовка пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки.</p> <p>...</p> <p>10. Образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, осуществляют подготовку специалистов авиационного персонала.</p>	<p>Положение об исключении ч.3 ст.54 ВК РФ, в результате чего индивидуальная подготовка у пилота инструктора будет невозможно, неприемлемо в отношении подготовки пилотов легких и сверхлегких гражданских судов.</p> <p>Предлагается оставить в прежней редакции.</p>
<p>Статья 57. Командир воздушного судна</p> <p>1. Командиром воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, является лицо,</p>	<p>Статья 57. Командир воздушного судна</p> <p>1. Командиром воздушного судна является лицо, прошедшее подготовку в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, и имеющее опыт, необходимый для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа, а также действующее</p>	<p>Новая редакция ч.1 ст. 57 ВК РФ неприемлема в отношении СВС до 115 кг. Регулирование порядка подготовки пилотов СВС до 115 кг. и выдача свидетельств пилота может осуществляться в рамках Общероссийской федерации по спорту сверхлегкой авиации, аккредитованной Министерством спорта</p>

<p>имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.</p> <p>...</p>	<p>свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота).</p> <p>Наличие свидетельства внешнего пилота у командира беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмм до 25 килограммов, не предназначенного для осуществления за плату воздушных перевозок грузов, почты и (или) выполнения авиационных работ, не требуется.</p>	<p>РФ.</p> <p>Передача указанных полномочий в соответствующую федерацию спорта, соответствует международным авиационным нормам (п. 6.6.1. ИКАО Doc 9379) и международной практике.</p>
<p>Статья 66. Допуск к полету воздушного судна</p> <p>...</p>	<p>Статья 66. Допуск к полету воздушного судна</p> <p>...</p> <p>4. Гражданские воздушные суда, в том числе беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 0,25 килограмм и более, не оснащенные техническими средствами контроля воздушного движения, а также беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 0,25 килограмм и более, не оснащенные техническими средствами принудительного прерывания полета, к полету не допускаются.</p> <p>Типы технических средств контроля воздушного движения и принудительного прерывания полета, а также порядок оснащения ими воздушных судов устанавливается федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной</p>	<p>Предлагаемая редакция ч.4 ст. 66 ВК РФ предполагает наличие транспондера или ответчика на СВС, включая СВС до 115 кг.. Предлагаемая редакция неприемлема для СВС.</p> <p>Предлагается сделать исключения для СВС.</p>

	<p>власти, уполномоченным в области оборонной промышленности.</p>	
<p>Статья 88. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море</p> <p>4. Полеты пилотируемых воздушных судов, не обеспеченных поисковыми и аварийно-спасательными средствами, запрещаются.</p>	<p>Статья 88. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море</p> <p>4. Полеты пилотируемых воздушных судов, не обеспеченных поисковыми и аварийно-спасательными средствами, запрещаются.</p> <p>Перечень поисковых и аварийно-спасательных средств устанавливает уполномоченный орган.</p>	<p>Предлагаемая редакция ч.4 ст. 66 ВК РФ предполагает наличие транспондера или ответчика на СВС, включая СВС до 115 кг. Предлагаемая редакция неприемлема для СВС.</p> <p>Предлагается сделать исключения для СВС.</p>