

1. Основные цели АОН:

- использование воздушных судов с целью удовлетворения собственных потребностей граждан (отдых, туризм, развлечение, спорт и т.д.);
- применение воздушных судов с целью подготовки пилотов и специалистов по техническому обслуживанию Гражданской авиации;
- использование воздушных судов с целью удовлетворения потребностей граждан, такие как коммерческие аэрошоу и экскурсионные полёты;
- использование воздушных судов с целью выполнения авиационных работ;
- развитие рынка и привлечение инвестиций в отрасль за счет снятия барьеров, де-факто блокирующих коммерческое использование легких и сверхлёгких воздушных судов.

2. АОН в первую очередь состоит из граждан РФ, пилотов, аэроклубов, авиационных учебных центров (АУЦ) и эксплуатантов, которые занимаются реализацией указанных целей.

3. В основах работы аэроклубов лежит идеология доступности и привития любви к авиации через осуществление экскурсионных, демонстрационных, ознакомительных и учебных полётов, организацию и проведение мероприятий авиационной направленности.

4. Основа работы АУЦ - это теоретическая и практическая подготовка пилотов, специалистов по техническому обслуживанию Гражданской авиации, которая является базовой составляющей безопасности полётов.

5. АОН – это часть транспортной инфраструктуры страны, спорта, туризма, подготовки кадров и создания армии резервистов на принципах гражданского общества. Развитие полноценной авиации общего назначения имеет важную роль для экономики и обороны России!

6. На основе мирового опыта необходимо понимание и идеологическое содействие со стороны государства с рациональным и логичным административным регулированием. Существующее регулирование коммерческого использования легких и сверхлегких воздушных судов перегружено формальностями, а отсутствие риск-ориентированного подхода, создает только трудности, не улучшая безопасность полетов и не развивая отрасль.

7. Считаю необходимым изменить определение АОН в Воздушном кодексе РФ и изложить, как: «Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок, относится к авиации общего назначения».

8. Считаю необходимым признать, что закреплённое Воздушным кодексом Российской Федерации понятие «авиация общего назначения» не подлежит исключению из положений Воздушного кодекса РФ, которое было введено в 1996 году после вступления Российской Федерации в ИКАО и является аналогом международного термина «General aviation», значение которого закреплено нормами ИКАО (в Приложении 6 к Конвенции о международной гражданской

авиации) и документе № STA/10-WP/7 от 16.10.09 г. (утверждённом X Сессией ИКАО в Монреале с 23 по 27 ноября 2009 года).

9. Указанной резолюцией считаем необходимым законодательно закрепить цели АОН, а также поддержать предложение АОПА-Россия о внедрении целевых показателей в развитии малой авиации, как подпрограммы «Развитие транспортной системы».

РЕЗОЛЮЦИЯ № 2: ФУНДАМЕНТ АВИАЦИИ

«АОН РОССИИ – ЭТО БАЗОВЫЙ СЕКТОР В СИСТЕМЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ»

1. АОН должен развиваться как базовая, современная и самостоятельная часть в структуре Гражданской авиации, где есть возможность определения места каждому участнику процесса, начиная от профориентации молодёжи с 12 лет, и заканчивая производством ЛА, где в промежутке стоят авиационные учебные центры, классы и виды воздушных судов, пилоты, владельцы аэродромов и посадочных площадок, авиаконструкторы и инженеры, авиационно-технический персонал, организаторы воздушных праздников, регуляторы в лице государственных органов. На сегодняшний день из-за неверного толкования и применения норм международного права в области АОН этот сегмент превратился и воспринимается как «забава» для состоятельных людей.
2. АОН – это постоянный и практикующий резерв пилотов для воздушно-космических сил и Гражданской авиации России.
3. АОН – это эффективное решение оборонно-мобилизационных задач, за счёт экономичности, самокупаемости, а значит доступности начальной лётной подготовки, включая взаимодействие с кадетскими корпусами и школами. Так например в АОН США в 2011 году было занято 1,3 млн. человек, в том числе свыше 630 000 частных пилотов, что является гигантским резервом для гражданской и военной авиации на подготовку которого государство не тратит средств.
4. АОН – это резерв сборных команд по авиационным видам спорта в различных дисциплинах, в которых российские пилоты являются неоднократными Чемпионами Мира и Европы.
5. АОН – это сектор, который должен стать защищённой частью микро-, малого и среднего бизнеса, являясь субъектом частно-предпринимательской деятельности или частно-государственного партнёрства. Он обеспечивает воспроизводство большого количества рабочих мест различной направленности.
6. АОН обеспечивает экономический потенциал страны, получая от государства административную поддержку в виде снижения транспортного налога и сопутствующих налогов на землю, снижение ввозных пошлин, расширения категорий используемых земель, процедурных вопросов сертификации авиационной техники и защиты частной собственности.
7. Государственная поддержка АОН в виде государственных дотаций и субсидий должна быть адресно направлена в спортивные Федерации и клубы, разработчикам и производителям авиационной техники, собственникам аэродромов и посадочных площадок как субъектам развития потенциала страны и её транспортной инфраструктуры. В конечном итоге это положительно скажется на доступности, а значит массовости и как следствие экономической целесообразности.

РЕЗОЛЮЦИЯ № 3: ОБЩЕСТВО И ВЛАСТЬ

«АОН РОССИИ – ЭТО ЭФФЕКТИВНОЕ ПАРТНЁРСТВО МЕЖДУ ОБЩЕСТВОМ И ВЛАСТЬЮ»

Как уже было отмечено, правовое регулирование сектора АОН в Российской Федерации целиком погрязло в формализме, в искажении норм международного права, нормативной казуистике и правовом нигилизме, что нивелировало возможности сверхлёгкой и лёгкой авиации. Административная зарегулированность отрасли, неисполнение органами власти собственного законодательства, телеграмно-письменное регулирование, неоднозначное и разное толкование норм права в субъектах Российской Федерации - сформировало «понятийное право» правоприменительной деятельности.

19 декабря 2018 года на заседании Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС был представлен проект подпрограммы «Малая авиация» государственной программы «Развитие транспортной системы», призванный определить единые целевые показатели для развития малой авиации в Российской Федерации.

Данная программа поддерживается как основная для объединения целевых показателей авиационного сообщества и власти, однако требует уточнения и внесения термина АОН, а также дополнения видов упоминаемого собирательного образа «малой авиации» в соответствии с задачами АОН, закреплёнными международными нормами ИКАО.

Начатые 14 февраля 2014 года с Постановления Правительства РФ № 670 реформы, а также ряд непоследовательных нормативно-правовых актов сломали механизм прежней подготовки авиационного персонала, не создав новый. Уже 5 лет мы наблюдаем за работой служащих Росавиации, которые не обладают ни требуемой подготовкой в области АОН, ни знаниями в части применения законодательства, ни действующим опытом лётной деятельности. Обесценивание лётного опыта авиационных специалистов и введение собственного телеграмно-письменного нормативного регулирования деятельностью АОН – вот основной вектор деятельности Росавиации. Эта практика может получить в современной истории АОН термин, как «правовой нигилизм».

Одновременно с этим Министерство транспорта РФ не может отменять решения подведомственной организации в лице Росавиации и открыто это указывает в своих рабочих документах, поскольку согласно п.10.12 Положения о Министерстве транспорта РФ №395 от 30.07.2004 года, Министр отменяет противоречащие федеральному законодательству решения подведомственных организаций, если иной порядок отмены не установлен федеральным законом. На практике эта норма касается практически всех ключевых решений Росавиации, превращая Министерство транспорта РФ в совершенно неэффективный инструмент регулирования и контроля подведомственной организации.

Такое положение дел заставляет субъектов АОН в лице физических и юридических лиц к постоянному использованию только судебного рычага, что значительно

затягивает время, стагнирует развитие и порождает неэффективное использование ресурсов.

Данная резолюция требует от авиационных властей Российской Федерации:

- изменения государственной политики и расширение частных авиационных учебных центров, в том числе по подготовке коммерческих пилотов в целях недопущения огосударствления и монополизации рынка;
- исполнения в полном объёме «ПЛАНА действий федеральных органов исполнительной власти по развитию АОН», утверждённых Председателем Правительства РФ Медведевым Д.А. №6087п-П9 от 10.10.2013 года;
- исполнения в полном объёме Главами субъектов РФ «Методических рекомендаций по развитию АОН», утверждённых Председателем Комиссии при Президенте РФ по вопросам развития АОН и НИТ ГЛОНАСС, Помощником Президента РФ Левитиным И.Е. и направленных всем Главам субъектов РФ в срок с 10 по 15 марта 2015 года.

«АОН РОССИИ – ЭТО ПЛОЩАДКА ДЛЯ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННЫХ КАДРОВ, КАК ОСНОВЫ ДОСТУПНОСТИ, МАССОВОСТИ И РАЗВИТИЯ»

Для реализации цели - “применение воздушных судов с целью подготовки пилотов и специалистов по техническому обслуживанию в Гражданской авиации” и развития АОН необходимо:

1. увеличить количество Авиационных учебных центров (АУЦ);
2. обеспечить возможность первоначальной подготовки пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения в порядке индивидуальной подготовки согласно статьи 54 Воздушного кодекса;
3. обеспечить возможность переподготовки частных пилотов в коммерческих пилотов;
4. обеспечить прозрачную процедуру обмена “старых” свидетельств пилотов на новые в соответствии с ФАП-32 и Постановлением Правительства РФ № 670.

Отсутствие учебных центров и затягивание их сертификации вытесняет пилотов из правового поля.

В России действует всего 2 АУЦ по подготовке пилотов сверхлёгких воздушных судов и 7 АУЦ, которые готовят частных пилотов. Нет ни одного АУЦ, которые бы обучали пилотированию планером и однодвигательным гидросамолётом. В 6 федеральных округах страны (СЗФО, ЮФО, СКФО, УФО, ДВФО, ПФО) вообще нет ни одного АУЦ для частных пилотов.

Нет возможности получения свидетельства коммерческого пилотов в частных образовательных учреждениях. Примером была авиакомпания “Челавиа”, в которой была возможность первоначальной подготовки частных и коммерческих пилотов, имевшая самую современную инфраструктуру, построенную с нуля с применением инновационных подходов, действовавших на время создания АУЦ. Однако была уничтожена с целью монополизации отрасли про-государственными организациями по инициативе Росавиации.

В настоящее время утверждение программ летной подготовки и получение сертификатов АУЦ бюрократически затягиваются, руководители учебных центров тратят месяцы и миллионы рублей на устранение часто необоснованных формальных замечаний.

Как результат, имеется большой поток желающих обучаться на пилота, которые либо отказываются от своей мечты, либо уезжают для этого за границу, либо выполняют полеты на свой страх и риск не имея свидетельств пилота и/или технического специалиста, что в свою очередь снижает уровень безопасности полетов и подвергает опасности граждан РФ. Указанное снижение безопасности напрямую спровоцировано действиями авиационных властей России.

Сложившаяся ситуация провоцирует выполнение полётов за рамками правового поля и появилась тревожная тенденция отказа в регистрации воздушных судов. Считаем, что ответственность за это во многом лежит на действиях Росавиации и руководстве Управления лётной эксплуатации (УЛЭ) в частности.

Существует правовой вакуумом между сроками двух законодательных инициатив, возникших с 14.02.2014 года – датой вступления в силу Постановления Правительства РФ 670 и 15.04.2014 года - датой вступления в силу ФАП-32, Росавиацией в виде телеграммы направлены указания о непризнании квалификационных отметок и Свидетельств авиационного персонала, выданных после 14.02.2014 года, в то время как этим сроком является дата до 15.04.2014 года, что подтверждено письмом Министерства транспорта РФ. Данной телеграммой введены в заблуждение также органы надзора и предварительного следствия, которая в нарушение Постановления Правительства РФ №1009 от 13.08.1997 года, наделена Росавиацией статусом нормативного правового акта, вводящей новое регулирование.

Следствием этих действий явились тотальный поиск формальных оснований с целью обесценивания предыдущего лётного стажа авиационных специалистов, непризнание по формальным признакам выданных ранее документов.

Пилоты, свидетельства которым были выданы до 15.04.2014г., вынуждены доказывать правомерность ранее выданных им свидетельств посредством представления документов о первоначальном образовании, летных книжек, заданий на тренировки, проверок пилотами-инструкторами за период первоначальной подготовки и т.д. По формальным признакам происходит отказ в выдаче свидетельств пилотов нового образца и тем самым процедура обмена Свидетельств превращается в абсурд с аннулированием предыдущего лётного стажа.

Как следствие, пилоты-любители уходят в тень за рамки правового поля, а Росавиация требует обучения “с нуля” и не предполагает возможности практического подтверждения навыков и знаний действующих пилотов с действующими свидетельствами пилотов, но старого образца. Тем самым на лицо стремление к монополизации рынка, что не допустимо со стороны государства, которое должно выполнять функции регулятора, а не хозяйствующего субъекта.

Такие действия позорят авиацию страны, в то время как Европейскими авиационными властями 13 июля 2018 года был опубликован нормативный акт о создании “Объявленных учебных организаций” (COMMISSION REGULATION (EU) 2018/1119 of 31 July 2018 as regards declared training organisations), который внедряет уведомительный порядок работы Авиационных учебных центров (АУЦ). Начиная с 3 сентября 2018 года для подготовки частных пилотов, пилотов лёгких воздушных судов, пилотов планеров и пилотов аэростатов не требуется сертификация АУЦ, а достаточно уведомления, содержащего программу подготовки.

При этом, например своим письмом № 32205/01 от 11.12.2018 года в адрес Правительства РФ, Росавиация сообщает, что в России всё отлично с АОН и рост подготовки пилотов по сравнению с 2017 годом вырос на 205% и в 2018 году они выдали 695 Свидетельств частных пилотов. На фоне происходящего в стране

кризиса АОН и кризиса авиационных учебных центров, такие заявления не только циничны, но и не правдивы, поскольку 80% этих частных пилотов, это "коммерческие пилоты", получающие "свидетельство частного пилота" как промежуточное по требованиям ФАП-147. Игра со статистикой не прибавляет авторитета Росавиации, а наоборот усугубляет негативные настроения авиационного сообщества.

Российская Федерация вновь выступает в роли отстающей державы уже в части подготовки авиационного персонала, поскольку действуют двойные процедуры лицензирования и сертификации АУЦ, типовые программы подготовки авиационных специалистов не утверждаются, требования к пилотам сверхлёгких и лёгких воздушных судов приравнены к коммерческим пилотам, а количество АУЦ ничтожно мало и не обеспечивает надлежащей подготовки авиационного персонала на всей территории России.

Мы стремимся к конструктивному диалогу с авиационными властями России и указанной резолюцией требуем:

1. Исключить формальные и не обоснованные требования в отношении авиационных специалистов и частных авиационных учебных центров;
2. Обеспечить возможность первоначальной подготовки пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения в порядке индивидуальной подготовки согласно статьи 54 Воздушного кодекса РФ;
3. Ввести амнистию на авиационных специалистов, аттестованных до 15.04.2014 года и обеспечить прозрачную процедуру обмена "старых" свидетельств авиационных специалистов на новые в соответствии с ФАП-32 и Постановлением Правительства РФ №670 с возможностью практического подтверждения навыков пилотирования.
4. Обеспечить возможность переподготовки пилотов сверхлёгких воздушных судов в частных пилотов, а затем в коммерческих пилотов.

В настоящее время для авиационных работ (АР) в Российской Федерации задействовано около 1000 воздушных судов АОН, сертифицированных как Единичные экземпляры воздушных судов (ЕЭВС). Они выполняют авиационные химические работы на 8 миллионах гектаров земли, патрулируют леса в пожароопасный период, используются для аэрофотосъемки и в других общественно-полезных целях.

Это значимая часть микро - и малого бизнеса в Гражданской авиации, которую нужно поддерживать и развивать, в том числе в соответствии с международным назначением АОН. Однако 27.09.2018 г. Росавиация телеграммой РД № 270700 запретила использования ЕЭВС эксплуатантами, выполняющими АР. Нарушено Постановление Правительства РФ №1009 от 13.08.1997 года, о запрете наделения телеграмм и писем статусом нормативного правового акта. Проигнорированы разъяснения Минтранса РФ от 03.04.2012 № 01-02-05/1154, что Российское законодательство не содержит запрета на использование ЕЭВС для выполнения АР, а целая отрасль созданная энтузиастами, профессионалами нашей страны оказалась в стадии разрушения, выталкивая участников рынка в нелегальный сектор деятельности.

Со стороны авиационных властей делаются попытки обеспечить деятельность АОН за счёт типовых воздушных судов, совершенно не задумываясь о том, что произойдёт с частными конструкторами, спортом и авиационным творчеством, где типовая сертификация не доступна в принципе. Сейчас стоимость затрат на типовую сертификацию сверхлёгкого ВС составляет около 60 млн. рублей, а для лёгкого ВС доходит до 110 млн. рублей и более.

Экономика страны не позволяет сейчас так радикально действовать ввиду отсутствия достаточного отечественного сырья, российских двигателей для АОН и других комплектующих. Подобные решения лишь усугубят стагнацию в данном сегменте экономики и нездоровую конкуренцию в интересах узкой группы производителей. Мы не против типовых воздушных судов, но подходы к процедурам сертификации воздушных судов российского производства должны быть в корне пересмотрены, стать доступными, что при правильном и современном регулировании в АОН создаст спрос.

Сейчас только рынок ЕЭВС может способствовать доступности и развитию конструкторской мысли, частных инженерных авиационных школ, массового выпуска сверхлёгких и лёгких ВС для АОН и тем самым стать опорой для промышленного и производственного потенциала нашей страны, в том числе и кадровой её составляющей.

Законодательство РФ не запрещает применение ЕЭВС в авиационных работах, однако правоприменительная практика Росавиации грубо нарушает Федеральное законодательства, превратив это рынок в очередной «плевок» как в сторону малого бизнеса, так и в участия авиационного комплекса в укреплении экономики страны.

Подлежат глубокой модернизации и гармонизации с современными требованиями российской промышленности и пользователей ВС Федеральные авиационные правила №118 «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», принятые в целях реализации положений Приказа Министерства транспорта РФ № 88 от 17.05.2001 года «О системе сертификации в Гражданской авиации РФ», который Приказом Министра транспорта РФ № 70 от 21.06.2006 года признан утратившим силу.

Указанной резолюцией требуем:

1. не чинить препятствий при использовании ЕЭВС АОН в выполнении авиационных работ;
2. в целях выработки норм для сертификации спроектированных ВС как типовых, их производства и поддержания лётной годности, в том числе для полётов в целях АОН, принять за основу международные нормы «ASTM F 2245» и все сопутствующие отдельные нормы «ASTM» в классе «LSA», которые сохраняя нормы упрощают и делают доступными процедуры оформления сертификата типа ВС;
3. вывести в отдельные категории вопросы процедур сертификации ВС для АОН, которые бы соответствовали общепринятым нормам сертификации ВС в классе «Light Sport Aircraft» (LSA);
4. ввести в российские нормы АП-21, определяющие процедуры сертификации ВС, упрощение процедур сертификации для самолётов и вертолётов, спроектированных в том числе по нормам сверхлёгкой авиации, АП-23 и АП-27, в том числе предназначенных для полётов по целям АОН, которые бы признавали как проведённые ранее заводские испытания, так и возможности комиссионной оценки соответствия представленного проекта ВС;
5. принять российские ФАП-23 и ФАП-27 в актуальной редакции, гармонизированной с международными европейскими нормами «CS-23» (27) и «FAR-23» (27), которые бы соответствовали современной редакции.

РЕЗОЛЮЦИЯ № 6: САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

«АОН РОССИИ – ЭТО СОВРЕМЕННЫЙ САМОРЕГУЛИРУЕМЫЙ СЕГМЕНТ С МИНИМАЛЬНЫМ АДМИНИСТРАТИВНЫМ ВОЗДЕЙСТВИЕМ НА ОСНОВЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРАКТИКИ»

1. Сложившаяся система ценностей в отношении АОН в России со стороны авиационных властей показывает, что АОН постоянно и необоснованно в разрез международному опыту обесценивается до роли "использования в личных целях", хотя сам АОН строит себе посадочные площадки, создаёт рабочие места, конструирует и эксплуатирует воздушные суда, выполняет авиационные работы, являясь субъектом гражданского, земельного и трудового права и обеспечивая доходность бюджетов разных уровней.
2. АОН постоянно обвиняется авиационными властями в негативной статистике авиационных происшествий за последние 10 лет, повлекших гибель людей. Но если сравнить цифры жертв авиационных катастроф, применительно к ценности человеческой жизни, а не среднего налёта воздушных судов, то окажется, что эта статистика больше «раздута и политизирована», нежели есть на самом деле. За указанный период количество жертв в АОН составило 248 человек, а в коммерческой авиации эта цифра достигла 1740 человек.
3. Авиационные власти умышленно скрывают тот факт, что 90% коммерческой авиации продолжает массово эксплуатироваться в реестрах Бермудских, Каймановых и иных островов, в то время как АОН преимущественно эксплуатируется в российских реестрах с соответствующими статьями налоговых отчислений.
4. Складывается устойчивое ощущение, что участники АОН трудятся не в родной стране и не для неё приносят заслуги в экономике и в спорте, а живут и работают где-то на «оккупированной территории». Попраны интересы не только микро- и малого бизнеса, но уже спорта, туризма и детского авиационного творчества, уничтожены массовость и здоровая конкуренция. Такое регулирование чуждо авиационному сообществу, поскольку авиационные власти не помогают и не поддерживают АОН, а погрязнув в тотальном контроле, участвует в рынке и формирует постоянные интриги и двойные стандарты, переполнив свои чиновничьи места непрофильными специалистами.
5. Авиационные власти переносят требования к коммерческой авиации на спортивный сектор АОН, который не может и не должен, согласно мировой практике, соответствовать таким требованиям.
6. Указанной резолюцией мы требуем сохранить как сам термин АОН, так и отношение к нему на основе сложившейся международной практики как современный саморегулируемый сегмент, самостоятельно обеспечивающий свою доходность и развитие при минимальном административном давлении.

«АОН РОССИИ – ЭТО ПЛОЩАДКА ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОГО СПОРТА И МОЛОДЁЖНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА НА ОСНОВЕ ПЕРЕДАЧИ ЧАСТИ ПОЛНОМОЧИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ СООБЩЕСТВАМ»

Авиационные власти всё больше переносят требования к коммерческой авиации на спортивный сектор АОН, который не может и не должен, согласно мировой практике, соответствовать таким требованиям. Для исключения этого, во многих странах полномочия по регулированию деятельности спортивных воздушных судов, включая подготовку персонала, его аттестацию и выдачу свидетельств, регистрацию, оценку летной годности, выдачу соответствующих документов и допуск спортивных воздушных судов к полетам переданы общественным спортивным организациям.

ИКАО считает такую практику допустимой, согласно п.6.6.1 DOC 9379 Чикагской конвенции ИКАО, а именно:

«6.6.1. Некоторые государства передали функцию надзора за выполнением развлекательных полётов, 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 полёты, выдаваемыми независимыми органами, ограничиваются национальным воздушным пространством;

Б) такая деятельность не создаёт опасности для гражданской авиации.»

Такую практику не просто целесообразно, но необходимо и очень удобно распространить на Российскую Федерацию, где исторически сформировались и окрепли в течение десятков лет общероссийские федерации по отдельным видам спорта. Они уже сегодня готовы регулировать всю деятельность по своему виду спорта. Именно в их руки надо передать ещё сохранившиеся остатки советской материальной базы авиаспорта. Именно они должны выдавать соответствующие свидетельства пилотов-спортсменов, а также свидетельства о регистрации и сертификаты лётной годности спортивным летательным аппаратам.

Необходимо изменить воздушное законодательство так, чтобы оно предусматривало специальный порядок указанной деятельности и выполнения полётов в спортивных целях (от авиамodelей до спортивных самолётов).

Утверждение нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность в области авиационных видов спорта, могло бы осуществляться Министерством спорта Российской Федерации. Это стало бы ещё одним элементом развития гражданского общества в нашей стране. И помогло бы вывести авиационные виды спорта в России на уровень государственного приоритета, как это было 100 лет назад во времена становления нашей страны как мировой авиационной державы.