

Частники летают, где хотят

В небе над Уралом процветает авиационное пиратство

ЖИТЕЛИ ЕКАТЕРИНБУРГА вновь, как и в тридцатые годы, заболели небом, пишет «Независимая газета».

В настоящее время воздушное пространство города и его окрестностей бороздят уже несколько десятков частных самолетов.

Подняться в небо на собственной машине — дорогое удовольствие: курс летной подготовки, по словам руководителя Екатеринбургского авиационно-спортивного клуба Игоря Тарасова, обходится в двести с лишним тысяч рублей, а стоимость той же амфибии превышает сто тысяч евро.

Дополнительная статья расходов — хранение самолета или вертолета: на берегу озера или в открытом поле его не оставишь, а обслуживание Ми-2 на аэродроме, например, Второго авиационного предприятия обходится, по словам директора «Статус авиа» Владимира Бурцева, в 100 тысяч рублей в месяц.

Получение свидетельства эксплуатанта — особая история: даже «Статус авиа», производящий самолеты и имеющий в своем штате пилота-испытателя, не может получить нужную бумагу в течение года, поскольку требования к владельцу 700-килограммового летательного аппарата выдвигаются такие же, как и к крупнейшему авиаперевозчику, эксплуатирующему десятки «Боингов».

В отличие от России, где власть до сих пор с подозрением относится к частной авиации, в США, Прибалтике или на Украине для полетов на высоте до 300 метров вообще не требуется разрешения (пилот сам в целях безопасности связывается с диспетчером). В нашей же стране надо оставить заявку за сутки до полета.

Иногда дело доходит до абсурда: главному конструктору и шеф-пилоту предприятия, производящего самолеты, не дают допуска на эксплуатацию своего самолета. Местные чи-



Купить собственный самолет в Екатеринбурге и содержать авиатехнику могут позволить себе только состоятельные люди.

новники советуют поехать за соответствующей бумагой в Москву, где амфибий СА-1 нет, да и не могут там знать ее лучше изготовителя. Как считает директор авиационного предприятия «Статус авиа» Владимир Бурцев, чиновники таким образом вымогают деньги.

Как заявил заместитель руководителя Уральского территориального управления воздушного транспорта Минтранса России Александр Травка, все граждан-

ские суда и суда авиации общего назначения должны быть зарегистрированы в едином реестре. Однако процедура регистрации законода-

Из 64 частных летательных аппаратов на Урале официально зарегистрировано только два

тель не определил, поэтому осуществляется она, можно сказать, по доброй воле владельца летательного

аппарата. Требования к малой авиации, по мнению Александра Травки, раза в 3-4 упрощены по сравнению с коммерческими авиакомпаниями, поэтому «тот, кто хотел, приехал в управление и без проблем получил свидетельство эксплуатанта». Впрочем, таковых в Уральском округе считанные единицы: из 64 «неопознанных» летающих объектов, зафиксированных авиачиновниками, зарегистрировано всего два: один в прошлом году и один в нынешнем.

Александр Травка пояснил, что

уследить за воздушными пиратами он не в состоянии, поскольку в штате у него всего 60 человек. Да и хлопотно это: надо поймать за руку, вызвать милицию, составить протокол об административном правонарушении и в тот же день доставить его в суд...

Владельцы летательных аппаратов давно научились зарабатывать извозом: к примеру, несколько екатеринбургских предпринимателей перегоняют летом свою амфибию в Анапу и катают отдыхающих из расчета 500 рублей с человека, а три бывших летчика, купивших в складчину легкий самолет, наловчились в Центральной России опылять сельскохозяйственные угодья.

По мнению главного конструктора и шеф-пилота «Статус авиа» Виктора Шкроманды, в небе Екатеринбурга процветает настоящее пиратство: частники «летают, где хотят и как хотят», — естественно, без всякого разрешения.

Состоятельные любители малой авиации наловчились летать на рыбалку и утиную охоту (как шутят пилоты, «низенько так низенько», чтобы не нарваться на инспекторов из службы воздушного движения, которые, впрочем, прекрасно обо всем осведомлены, но то ли не могут, то ли не хотят наводить порядок); предпринимателям нравится показывать красоты родного Урала своим деловым партнерам, что нередко сопряжено с опасными приключениями. В частности, производящей строительные материалы, повезли московских гостей на вертолете «Робинзон» осмотреть живописные скалы на реке Чусовой и... пропали. Останки вертолета нашли через несколько дней в глухой чаще.

Директор «Статус авиа» Виктор Бурцев полагает, что смог бы собрать у себя на аэродроме всех «пиратов», поскольку частнику сложно организовать охрану и обслуживание воздушного судна — да и рисковать, летая на авось, не очень комфортно. Но пока дешевле взлетать с какой-нибудь дороги, договорившись предварительно с милиционерами, рассчитывать на это не приходится. Поэтому можно смело предполагать, что полеты на малых высотах продолжатся и впредь, позволяя кормиться производителям летных кожаных курток, которые в огне не горят и вполне съедобны в экстремальных ситуациях...

Чиновники Петербурга отредактируют Достоевского

Комитет по туризму собирается превратить город белых ночей в город бесконечного праздника

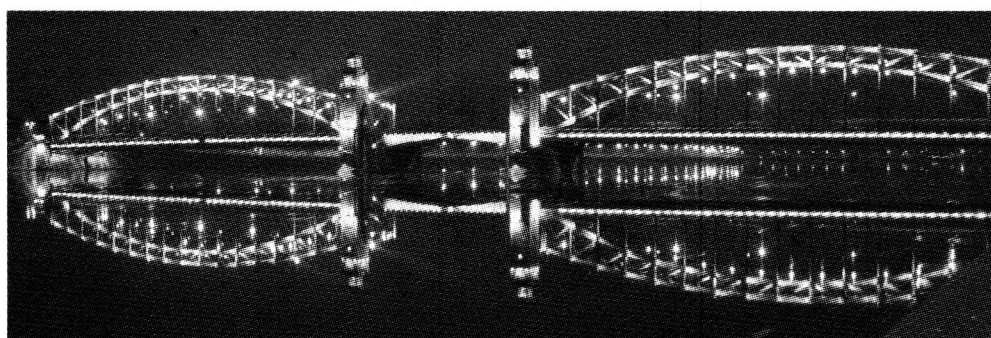
Вслед за решением к 2007 году вывести инфраструктуру города на европейский уровень правительство Петербурга приняло программу развития Северной столицы на 2005–2010 годы, согласно которой она превратится в туристический центр международного уровня, сообщает столичная «Газета».

Власти рассчитывают сделать Петербург за ближайшие пять лет, ни много ни мало, пятой в Европе туристической столицей (вслед за Берлином, Римом, Парижем и Лондоном).

Учитывая, что сейчас город занимает 11-е место среди крупных европейских городов по числу привлеченных туристов (а туристическая отрасль Петербурга в целом пребывает в системном кризисе), эксперты отзываются об инициативе Смольного скептически.

Принятие пятилетнего плана «по туризму» совпало с вводом в эксплуатацию компанией ЗАО «Петербургские отели» новой гостиницы Ambassador. Расположенный в историческом центре девятиэтажный объект класса «четыре звезды» обошелся заказчику в 30 миллионов долларов и способен одновременно принимать до 498 гостей. Гендиректор отеля Андрей Шарапов особенно подчеркивал, что крыша гостиницы оборудована единственной в городе вертолетной площадкой. Однако проблемы городской туристической отрасли намного шире, чем дефицит вертолетных паркингов для бизнесменов.

Прежде всего катастрофически не хватает доступных номеров стоимостью до 90 долларов (так называемые «две звезды плюс»). Кро-



ме того, в Петербурге стали нормой ограбления иностранных туристов, практически отсутствует ориентирующая информация для них (названия улиц написаны только на русском языке, нет подробных карт), а многие музеи и туристические объекты находятся в аварийном состоянии.

Несмотря на это, новая туристическая концепция не предусматривает широкомасштабного строительства новых современных гостиниц (по плану к 2010 году их должно насчитываться всего 21) и реконструкции инфраструктуры.

Прежде всего акцент будет сделан на создание нового имиджа Петербурга. Вместо города белых ночей Северную столицу хотят позиционировать как город привлекательный для туристов круглый год.

Как пояснил «Газете» председатель комитета по внешним связям и туризму Санкт-

Петербурга Александр Прохоренко, в этом смысле городу очень сильно навредили классики русской литературы, особенно Достоевский с его поэтикой белых ночей. «Петербург XVII и XVIII веков — это бесконечный праздник. Балы, карнавалы, увеселения — вся Европа была у нас. К этому и надо стремиться — чтобы Петербург весь год представлял собой один нескончаемый праздник для туристов», — отметил он.

Первыми шагами на пути реализации новой программы станут создание агентства городского маркетинга Петербурга (АГМ СПб), сбор всей статистики по отечественным и иностранным туристам (на какой срок приезжают в город, что посещают, сколько тратят), а также развитие единственного аэропорта Петербурга — Пулково. Первый зампреда комитета по внешним связям и туризму Санкт-Петербурга Марианна

Орджоникидзе уверена, что концепцию удастся реализовать в полном объеме: «В городе существует четкая линия на развитие туристической инфраструктуры. Это правильный подход», — заявила она.

Однако эксперты туристической отрасли не склонны разделять оптимизм чиновников. Так, представитель компании «Бизнес тур» Елена Воронина считает, что спад интереса к Петербургу удастся преодолеть лишь через несколько лет.

«В этом году вместо ожидавшихся 3,5 млн. человек в Петербург приехали 1,9 или чуть больше. Это показывает, что многих отпугнула дороговизна виз и проживания, проблемный сервис, плохая работа всей инфраструктуры. Чтобы только переубедить потенциальных туристов в обратном, надо два-три блестящих сезона. Поэтому программа хорошая, но невыполнимая», — считает она.

Ее поддержал пожелавший остаться неизвестным сотрудник комитета по инвестициям и стратегическим проектам, в состав которого сейчас переводится весь комитет по внешним связям и туризму.

«Очень хорошо, что власти всерьез берутся за отрасль. Однако концепция объективно слабовата. Во многом она только констатирует сложившуюся ситуацию. Понятно, что надо развивать транспортную систему, строить дешевые гостиницы и тратить на рекламу города не тысячи, а сотни тысяч долларов. Но самого главного — эффективного пошагового плана решений — в ней нет», — заявил он.