



Российская авиация заразилась заграничной болезнью. Точнее, авиация выступает в роли пострадавшей стороны, а зараза поразила неких маргинальных элементов. Мощные лазеры стали для одних развлечением, правда довольно странным, для других - смертельной опасностью. На Западе власти уже приняли суровые законодательные меры против “лазерных” хулиганов, ослепляющих пилотов самолетов во время посадки. На очереди Россия. Так как найти человека, решившего “подсветить” самолет, очень сложно, то наиболее действенной мерой должен стать или полный запрет продажи лазерных указателей высокой мощности, или очень жесткий контроль продаж (как, например, при продаже охотничьего оружия). Также правильно было бы установить очень высокие штрафы или даже уголовную ответственность за такого рода поступки. И это должно делаться очень быстро, так как безнаказанность и сложность поиска хулиганов может спровоцировать всплеск таких “подвигов” (на самом деле, по данным Росавиации, такая ситуация уже наблюдается).

На этой неделе также пришло долгожданное сообщение от Dassault Aviation. Falcon 7X скоро сможет подняться в воздух. Компания заявила, что через десять дней первые модифицированные самолеты смогут взять на борт пассажиров.

Тенденции отрасли бизнес авиации, которые в прошлые периоды давали уверенность в скором восстановлении, сейчас развернулись. В то же время некоторые показатели продолжают набирать силу. То есть сейчас отрасль пока еще находится на распутье или в лучшем случае в самом начале роста. Об этом говорят последние отчеты.



## Тяжелый путь восстановления

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии рынка деловой авиации в апреле 2011 года и за первые четыре месяца 2011 года.

**стр. 8**



## Аэропорты требуют справедливости

Размер арендной платы в отношении земельных участков, предназначенных для одинаковых видов деятельности – то есть, видов транспорта - не должен различаться. Данный подход соответствует рекомендациям ИКАО.

**стр. 11**



## Все Falcon 7X уже скоро взлетят

9 июня 2011 Dassault Aviation сообщила о разработке и проверке на испытательном стенде варианта модификации самолета Falcon 7X, который позволит возобновить полеты на этих самолетах с пассажирами на борту.

**стр. 12**



## Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:

индекс спроса: +6,56%; индекс стоимости: -0,53%

В выпуске информация с 30 мая по 5 июня 2011 г.

**стр. 13**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,  
вместительнее всех

Gulfstream®  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

## Европе угрожают воздушной войной

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) предприняла запоздалую попытку воспротивиться решению Евросоюза включить авиаперевозки в систему торговли квотами на выбросы парниковых газов, взяв их под контроль. Демарш случился вчера на 67-й ежегодной генассамблее ассоциации в Сингапуре. Чиновники IATA рассчитывают, что страны, не входящие в ЕС, займут жесткую позицию.

Решение, принятое Европарламентом еще в 2008 году, вступит в силу 1 января 2012 года. Генеральный директор IATA Джованни Бизиньяни заявил, что на символической «позорной доске» особое место принадлежит Евросоюзу и Европарламенту за их намерение фактически обложить авиацию новым налогом. Руководство ассоциации ссылается на то, что решение включить воздушный транспорт в систему торговли квотами на выбросы EU ETS противоречит Киотскому протоколу — он на авиацию не распространяется.

Тем не менее по новому порядку каждая летающая в Евросоюзе авиакомпания, местная или иностранная, должна будет приобретать право на выбросы сверх присвоенного ей индивидуального лимита — по 15 евро за тонну углекислого газа. В дальнейшем лимиты предполагается уменьшать, а плату за их превышение увеличивать. По расчетам IATA, которые огласил Бизиньяни, только в 2012 году дополнительные расходы авиакомпаний по этой статье составят \$1,5 млрд. С IATA согласны в Международной организации гражданской авиации ООН, правительства многих стран, не состоящих в ЕС, в частности, России.

Бизиньяни заявил, что видит впереди два варианта развития событий. «Оптимистический», когда Европа



«проявит мудрость» и «прислушается к растущему хору стран, протестующих против европейской схемы торговли квотами на CO2 для авиации». «Пессимистический»: неевропейские страны перейдут от словесных протестов к разным формам «торговой войны» против ЕС. Это ограничение полетов европейских самолетов в своем воздушном пространстве, введение собственных односторонних схем квотирования выбросов, санкции на европейских производителей и экспортеров.

Финансовое положение отрасли сейчас и без того ухудшается по объективным экономическим причинам. Джованни Бизиньяни вчера огласил свежий прогноз прибыльности мировой авиации. Он оказался вдвое хуже предыдущего, опубликованного в марте. Тогда специалисты IATA считали, что в 2011 году авиакомпании мира вместе получат прибыль \$8,6 млрд, теперь надеются только на \$4 млрд. Это будет на 78% меньше, чем \$18 млрд чистой прибыли, полученные мировой гражданской авиацией в 2010 году. Негативными факторами, повлекшими изменение прогноза, эксперты IATA называют «природные бедствия в Японии, беспорядки на Ближнем Востоке и в Северной Африке, а также резкий рост цены на нефть».

Источник: Московские новости

**JETEXPO**  
MOSCOW 2011  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА  
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

**ВПЕРВЫЕ!** Выставка Jet Expo 2011 пройдет на единой площадке – аэропорт Внуково-3

МЫ РАЗВИВАЕМСЯ.  
МЫ ДУМАЕМ О НАШИХ КЛИЕНТАХ.  
МЫ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕМСЯ НА ДОСТИГНУТОМ.

14 – 16 сентября  
**2011**  
www.jetexpo.ru

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ  
Vnukovo-3  
MOSCOW

## ОНАДА поддерживает

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации России примет участие в 4-м ежегодном Форуме Деловой Авиации и в Тверском авиатранспортном форуме.

Программа Форума Деловой Авиации, который пройдет 15 июня в Москве, сосредоточена на актуальных проблемах отрасли. Среди докладчиков, специалисты ведущих компаний: Airclaims CIS, Debevoise & Plimpton, Gates and Partners, NetJets Europe, «Авиационные системы», «Авком-Д», ЦПДУ «Аэротранс». Делегаты от компаний - членов Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА), пользуются льготными условиями.

Тверской авиатранспортный форум пройдет 15-16 июня в Твери, в третий раз. На него приглашаются представители регионов Центрального и Северо-западного Федеральных округов.

Участников ждут выступления замминистра транспорта Валерия Окулова, заместителя руководителя Росавиации Олега Клима, экспертов, финансистов, топ-менеджеров производств и авиакомпаний из регионов.

В первый день руководители ОНАДА, Леонид Кошелев и Евгений Бахтин, проведут круглый стол. Во время обсуждения будут затронуты темы состояния авиапарка деловой авиации и внутренних авиалиний. Эту тему поддержит и Владимир Глыбин из АККО.

Как отметил Леонид Кошелев, - «оба июньских мероприятия важны для привлечения внимания власти и общественности к авиационным проблемам».



## Уточнена программа Форума Деловой Авиации

Информация – основной ресурс, позволяющий принимать взвешенные решения в непростых условиях сегодняшнего рынка бизнес-авиации. Организаторы Форума Деловой Авиации - 2011 поставили перед собой задачу обеспечить доступ к этому ресурсу, а также предоставить сообществу деловой авиации России возможность общения в атмосфере уважения и партнерства.

В рамках Форума с докладами по актуальным вопросам выступят представители ведущих международных компаний. Вот лишь некоторые из них:

- Эмили Вильямс, директор по продажам NetJets Europe поделится опытом выживания в условиях кризисной экономики крупнейшего оператора, работающего по схеме долевого владения. Этот сегмент пострадал от кризиса больше других, однако уже сейчас компания показывает прибыль. “Рынок деловой авиации: проходя сквозь кризис” — так обозначила тему своего доклада Вильямс.

- За последний год тема нелегальных чартеров попала в центр внимания общественности и регулирующих органов, благодаря деятельности Европейской ассоциации бизнес-авиации (ЕВАА). Актуальность этой темы для отечественного рынка трудно переоценить: в России проблемы законодательных основ каботаж уже десятилетие являются камнем преткновения в диалоге операторов и властей. С докладом на тему “Серая зона рынка – незаконные чартеры” выступит ведущий эксперт, партнер юридической фирмы GatesandPartners Ифа О’Салливан. В своем докладе О’Салливан осветит

историю и современное состояние вопроса с позиций европейского законодательства.

- Включение гражданской авиации в Европейскую систему торговли квотами на выброс парниковых газов (ETS) – одна из самых горячих тем года. В России экология не значится в списке приоритетов бизнеса. Однако ETS будет иметь ощутимый эффект – организационный и финансовый - на деятельность эксплуатантов. О тонкостях и подводных камнях ETS расскажет Стив Вудс, представляющий компанию Universal Weather & Aviation.

- Брайан Стаурсет, старший представитель Федеральной авиационной администрации, расскажет о программе мониторинга полетных данных корпоративной авиации в интересах повышения безопасности полетов.

Четвертая международная конференция состоится 15 июня в Москве. Программа и список зарегистрированных участников уже опубликованы: ознакомиться с ними, узнать подробную информацию и зарегистрироваться можно он-лайн, на сайте [www.events.ato.ru](http://www.events.ato.ru). Льготные условия регистрации действуют до 10 июня. Делегаты от компаний, являющихся членами Объединенной национальной ассоциации деловой авиации (ОНАДА), пользуются дополнительными скидками.

Форум деловой авиации организован компанией АТО Events при поддержке ведущего профильного издания “Авиатранспортное обозрение” (АТО). Генеральный спонсор форума – компания “АВИА ГРУПП”.



## G150 установил три новых рекорда скорости

Демонстрационный самолет G150 компании Gulfstream Aerospace недавно подтвердил свою способность осуществлять длительные перелеты, установив при этом рекорд скорости на участке между городами Анкоридж (штат Аляска) и Саванна. Этот самолет также установил два дополнительных рекорда во время полетов из Гонконга в Нагою (Япония) и обратно. Таким образом, первый из среднегабаритных самолетов компании Gulfstream установил уже 13 рекордов скорости начиная с 2006 года, когда был установлен первый такой рекорд.

G150 вылетел из международного аэропорта Анкоридж им. Теда Стивенса 18 марта в 23:51 под управлением международных пилотов демонстрационных рейсов Сантьяго Коричонером (Santiago Koritschoner) и Николасом Роузом (Nicholas Rose). Самолет пролетел 3 196 морских миль (5 919 км) и спустя 7 часов 19 минут приземлился в международном аэропорту Саванна/Хилтон-Хед. Средняя скорость полета составила 494 миль/ч (795 км/ч).

“Модель G150 - это среднегабаритная “рабочая лошадка”, - сказал старший вице-президент отдела маркетинга и продаж компании Gulfstream Лэрри Флинн (Larry Flynn). - Данный полет продемонстрировал способность самолета с легкостью пересекать целые континенты, что делает его идеальным вариантом для полетов на большие и малые расстояния”.

Неделей раньше самолет G150 установил рекорд скорости в ходе полета из Гонконга в Нагою. Самолет вылетел из международного аэропорта Гонконга 11 марта в 10:11 утра. На борту самолета находились пилоты Коричонер и Роуз и один пассажир. Самолет прибыл в аэропорт Нагой через 3 часа 12 минут.



11 марта в 14:52 экипаж в том же составе вылетел из Нагой обратно в Гонконг. В этот раз самолет пролетел 1 503 морских миль (2 784 км) и приземлился в 19:05 по местному времени в международном аэропорту Гонконга. Средняя скорость полета составила 391,29 миль/ч (630 км/ч) при встречном ветре скоростью 126 миль/ч (203 км/ч).

В 2006 году высокоскоростной самолет G150 с широким салоном установил два рекорда скорости: первый - в ходе рейса из Лондона в Каир, совершенного за 4 часа 58 минут, и второй - во время полета из Каира в Дублин, совершенного за 4 часа 45 минут.

Национальная ассоциация воздухоплавания подтвердила все три рекорда и направила сведения о них в Международную авиационную федерацию в Швейцарии для их утверждения в качестве мировых рекордов.

Также напомним, что недавно G150 получил подтверждение сертификата типа в Украине.

## Завершился тур Cessna Grand Caravan

Компании Cessna Aircraft и Jet Transfer (официальный представитель Cessna в РФ и Казахстане) сообщают об успешном завершении демонстрационного тура самолета Cessna 208B Grand Caravan по России.

Демонстрационный тур проходил с 26 Мая 2011 г. по 5 Июня 2011 г. За это время самолет побывал в Москве, Казани, Саратове и Краснодаре. Во всех городах презентации прошли с успехом. В Казани самолет изучила делегация во главе с Министром транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан – Сафиным Ленаром Ринатовичем. В Краснодаре воздушное судно Cessna 208B Grand Caravan приняло участие в Kuban Airshow 2011, совершив несколько показательных полетов.

Демонстрационные туры по России стали традиционными для Cessna 208B Grand Caravan. Это объясняется все возрастающим спросом на универсальный самолет, идеально подходящий для работы в сложных условиях.

Модель Cessna 208B Grand Caravan – это неприхотливый и надежный современный самолет, идеально подходящий для эксплуатации в условиях России, характерных значительными сезонными перепадами температур, разнообразием природно-климатических условий и слабым развитием аэродромной сети в отдаленных регионах.

Уникальный набор качеств делает самолет Cessna Caravan незаменимым в корпоративных перелетах, пассажирских и грузовых перевозках между административными центрами и отдаленными районами.



## King Air 250 получил сертификат FAA

Компания Hawker Beechcraft получила сертификат типа FAA на свою последнюю разработку в семействе King Air – самолет King Air 250. В King Air 250, разработанном на основе опроса, полученного от более 3000 клиентов по всему миру, применяются новые композитные технологии, что позволило получить малый вес конструкции, а также модифицированные двигатели с увеличенной мощностью.

“King Air 250 является ярким примером перспективной стратегии Hawker Beechcraft по захвату лидирующих позиций на рынке”, сказал исполнительный вице-президент Hawker Beechcraft Шон Вик. “Тот факт, что мы смогли постоянно адаптировать роль и область применения этого самолета, и то, что он по-прежнему пользуется большим спросом во всем мире, является наградой высокому качеству его конструкции и непревзойденному сроку эксплуатации”.

Наиболее заметной особенностью King Air 250 являются вертикальные законцовки крыла BLR Aerospace. Самолет также имеет новые композитные винты, которые имеют малый вес и используют новые аэродинамические технологии.

При максимальном взлетном весе, взлетная дистанция, на уровне моря с препятствием высотой 50 футов, составляет 2111 футов (654 м), что на 400 футов меньше, чем у предшественника - King Air B200GT. А на высоте эти характеристики еще более улучшились – на 5000 футов над уровнем моря и температуре 25 °C при максимальном взлетном весе, взлетная дистанция составляет 3094 футов (945 м), что примерно на 700 футов лучше предшественника. Также King Air 250 получил небольшое улучшение летных характеристик по сравнению с King Air B200GT.



## Под Тулузой открылся новый FBO

Открытая для гражданского применения в январе этого года бывшая военная авиабаза под Тулузой уже готова принимать бизнес джеты. Власти Тулузы ожидают увеличения трафика деловых самолетов в местном аэропорте Франкезаль (Francazal (LFBF)).

Открытие терминала деловой авиации в этом аэропорте состоялось в конце мая 2011. Терминал расположен в бывшем командном пункте и имеет все атрибуты традиционного FBO: холл, VIP-зал, бар, ресторан и комнаты отдыха экипажа. Как ожидается, заправка самолетов будет доступна в скором времени.

Новые учредители отмечают, что аэропорт расположен к юго-западу от города (при небольшом трафике речь идет о 15-ти минутах езды от центра города Тулуза), в то время как главный городской аэропорт Бланьяк (Blagnac) находится к северо-западу от города.

Новый аэропорт имеет взлетно-посадочную полосу длиной 5900 футов (1800 м), но пока не оборудован системой захода на посадку по приборам. Однако администрация аэропорта надеется, что скоро здесь можно будет применять процедуры на основе системы EGNOS, которая независима от наземного оборудования. (EGNOS является европейским эквивалентом американской Waas, системы улучшения позиционирования GPS).

До открытия терминала деловой авиации аэропорт использовали только легкие поршневые самолеты и военно-транспортная авиация, самолеты которой до сих пор занимают часть перрона аэропорта.



## Private Jet Charter приходит в Москву

Компания Private Jet Charter работает на рынке бизнес авиации более 20-ти лет. Подтверждением профессионализма компании Private Jet Charter является ее аккредитация во многих организациях и наличие международных сертификатов, что говорит о гарантии сервиса и надежности компании.

Компания имеет Сертификат на соответствие стандарту ISO 9002. Это сертификация, которая подтверждает систему качества обслуживания, и Private Jet Charter - один из немногих чартерных операторов, прошедших процедуру соответствия этому стандарту. Private Jet Charter также состоит в Национальной ассоциации деловой авиации – NBAA, в Ассоциации путешествий и собраний – ITMA и имеет аккредитацию в Институте управления путешествиями – ITM. Также компания состоит в Балтийской ассоциации чартерных авиаперевозчиков – ВАСА.

“Мы поможем вам максимально эффективно провести время в полете: в Вашем распоряжении будет все необходимое – от кровати до комнаты для проведения заседаний. Для тех, кто желает поработать во время пути, воздушное судно может быть оборудовано системой спутниковой связи, интернетом, принтером и факсом”, утверждает Ольга - самый опытный консультант компании Private Jet Charter.

Private Jet Charter имеет сеть офисов в Великобритании, Дубае, Нице и США, где трудятся более 50-ти мультиязычных сотрудников, говорящих на 8 языках. Также в ближайшее полгода компания планирует открыть новый офис в Москве.



## Gulfstream поставил триста самолетов G550

Gulfstream Aerospace на днях поставила 300-й крупногабаритный и ультрадальний бизнес-джет Gulfstream G550. Самолет был передан клиенту из Тайваня, и будет управляться тайваньской компанией Win Air.

Gulfstream отметил это событие в сервисном центре в г. Брансвик, штат Джорджия, в котором самолет проходил окончательное оснащение. На мероприятии передачи самолета присутствовали сотрудники Gulfstream и Win Air.



“Win Air является единственной в своем роде компанией на Тайване, и мы рады еще раз поработать с этой компанией и ее президентом Дэвидом Фэй”, сказал Роджер Сперри, региональный вице-президент направления международных продаж компании Gulfstream. “Win Air был поставлен G550 в прошлом году, который стал первым бизнес-джетом, зарегистрированным в Тайване. Win Air хорошо знает самолеты Gulfstream, и может разрешить любые вопросы или проблемы своих клиентов”.

Компания Win Air, начавшая свою деятельность как брокерская компания, получила 19 августа 2010 года Свидетельство эксплуатанта (эквивалент сертификата FAR part 135) в Администрации гражданской авиации Тайваня. В эксплуатации компании находятся два самолета, зарегистрированные на территории США, Gulfstream IV и G450, и два G550, зарегистрированные на территории Тайваня.

Семейство самолетов G550/G500 было официально

представлено 9 сентября 2002 года на выставке NBAA в Орландо, штат Флорида. Первый G550 был поставлен заказчику 17 сентября 2003 года. В том же году разработчики G550 были отмечены наградой Robert J. Collier Trophy за технологические достижения в самолетостроении - самой престижной наградой США в области авиации, присуждаемой Национальной ассоциацией воздухоплавания.

Оснащенный усовершенствованными турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce BR710, G550 может преодолеть расстояние до 6750 морских миль (12 501 км) на скорости 0,80 Маха и развить крейсерскую скорость до 0,87 Маха.

За последние 12 месяцев коэффициент надежности G550 составил 99,87%. Кроме того, самолет поставил 50 рекордов скорости между парами городов. Последний рекорд был установлен 17 февраля 2010 г. в рейсе из Лондона в Токио - G550 развил максимальную скорость 532,19 миль/час (856 км/ч).

## Взлетел второй Hawker 200

Hawker Beechcraft Corporation (HBC) объявила о важном событии в развитии и процессе сертификации легкого бизнес-джета Hawker 200. Финальный предсерийный Hawker 200 совершил свой первый полет и приступает к сертификационным летным испытаниям. Новый Hawker 200 присоединится к трем самолетам, участвующим в программе летных испытаний – первому Hawker 200 и двум модифицированным самолетам Premier – и будет использоваться для сертификации самолетных систем, испытаний на функциональность и надежность и для сертификации интерьеров.

“Самолет в ходе первого полета, длительностью два часа и три минуты, показал себя очень хорошо”, сказал исполнительный вице-президент HBC Шон Вик. “Испытания этого самолета уже завершены более чем на 50 процентов, и самолет соответствует всем запланированным характеристикам или превосходит их. Мы довольны Hawker 200 и с удовлетворением отмечаем прогресс программы летных испытаний”.

Возможности Hawker 200 позволяют ему иметь крейсерскую скорость до 473 узлов (Маха 0,82), крейсерскую высоту полета до 45000 футов и дальность с четырьмя пассажирами в 1500 морских миль. Hawker 200 является эволюцией программы Premier II и в сравнении с предшественником – Premier IA – оснащен вертикальными законцовками крыла, новыми, более мощными двигателями Williams International FJ44-3AP, а также имеет увеличенный взлетный вес. Он также имеет новую авионику. К преимуществам нового самолета производитель относит высокую надежность с 400-часовыми интервалами проверок и 10-летнюю гарантию на композитный планер самолета.



## Лазерные атаки перешли на территорию России

Экипаж пассажирского Boeing, следовавшего из московского аэропорта “Внуково” в Ростов-на-Дону, был ослеплен лазерным лучом при заходе на посадку в ростовском аэропорту, сообщает “Интерфакс”.

Инцидент произошел в 22:30 во вторник 7 июня по московскому времени, уточнили в администрации аэропорта. При заходе на посадку экипаж пассажирского Boeing-735 был временно ослеплен лазерным лучом, но при этом смог посадить самолет. На борту находились 97 пассажиров.

В результате инцидента пострадавших нет, однако экипаж испытал определенный дискомфорт. Представитель аэропорта отметил, что это уже второй случай с начала месяца.

По его словам, в ночь на 3 июня произошло временное ослепление члена экипажа авиалайнера А-320 авиакомпании “Авианова”, летевшего из Москвы в Ростов-на-Дону. Тогда командир воздушного судна доложил руководителю полетов о том, что пилот был ослеплен на несколько минут лучом зеленого цвета. Ослепление пилотов было кратковременным, поэтому самолет они посадили без каких-либо проблем.

Сначала подозрение пало на владельцев ночных клубов, которые очень часто устраивают лазерные шоу. Но позже выяснилось: в зоне полета подобных увеселительных заведений нет. Там частный сектор, и местные жители не раз уже страдали от владельца неизвестного мощного лазерного прибора.

В течение 2010-2011 годов Федеральным агентством воздушного транспорта зафиксированы неоднократные случаи ослепления экипажей



гражданских самолетов лазерными лучами. Со второй половины 2010 года зафиксировано 5 таких инцидентов, с начала 2011 года – 30. Наибольшее число подобных случаев произошло в районе аэродромов Внуково и Шереметьево, а также аэродрома Ростов-на-Дону.

Источники излучения на данный момент не установлены. В связи с этим Росавиация обращается ко всем организациям и гражданам с просьбой исключить случаи использования подобных мощных источников излучения для освещения воздушных судов, так как это создает реальную угрозу безопасности полетов, мешая экипажу пилотировать воздушное судно.

На специализированных форумах летчики делятся бедой. Непонятно кто и, самое главное, зачем чуть ли не каждую ночь слепит пилотов низколетящих самолетов. 3 мая при взлете из “Внуково” летчики были ослеплены лазером синего цвета. Той же ночью

и там же, во “Внуково”, но уже лазером зеленого цвета, ослепили пилотов заходящего на посадку лайнера.

Подобного рода баловство довольно распространено за границей, и в некоторых странах за это грозит серьезное наказание.

На минувшей неделе в США были ужесточены санкции в отношении хулиганов, балующихся лазерной “указкой”. Минимальное наказание за подобную “шалость” с пилотами воздушных судов – штраф в размере 11 тысяч долларов. В ближайшее время Федеральное управление гражданской авиации США пообещало приравнять хулиганов, направляющих луч лазерной “указки” на самолеты, к угонщикам.

В 2009 году кипрская полиция развернула целую спецоперацию по поимке хулиганов, которые на протяжении двух недель слепили лазером пилотов близ международного аэропорта Ларнака. “За последние 15 дней полиция получила ряд жалоб от диспетчеров в аэропорту Ларнаки на то, что самолеты во время приземления в аэропорту подвергаются воздействию лазера, что угрожает безопасности самолетов и пассажиров”, – заявил представитель местной полиции Продромос Продрому.

Что касается нашего законодательства, то за подобные правонарушения у нас не предусмотрено никакого наказания. Однако в Госдуме РФ по поводу этих инцидентов настроены решительно: “Разумнее будет сделать как в Швейцарии, запретить в России свободную продажу мощных лазеров, а также -- лазерные шоу”, заявил “Известиям” заместитель председателя комитета Госдумы по безопасности Геннадий Гудков. “Такая законодательная инициатива сейчас обсуждается”.

## Тяжелый путь восстановления

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии рынка деловой авиации в апреле 2011 года и за первые четыре месяца 2011 года.

В прошлом месяце JetNet сообщил, что в первом квартале 2011 года рынок подержанных самолетов показал ранние признаки восстановления. Эта тенденция продолжается и по результатам первых четырех месяцев 2011 года. Двухзначный рост - на 15,7% - количества сделок купли-продажи на вторичном рынке бизнес-джетов за этот период соседствует со снижением средней цены предложения. Выздоровливание вторичного рынка создает основу роста заказов на новые самолеты.

OEM	New Aircraft Deliveries			
	1st Qtr. '10	1st Qtr. '11	Change	%
Bombardier	47	42	-5	-11%
Cessna	31	31	0	0%
Gulfstream	28	24	-4	-14%
Hawker Beechcraft	14	11	-3	-21%
Dassault Falcon	17	9	-8	-47%
Embraer	20	8	-12	-60%
Airbus	5	3	-2	-40%
Boeing	2	0	-2	n/a
<b>Business Jets -Total</b>	<b>164</b>	<b>128</b>	<b>-36</b>	<b>-22%</b>
Business Turboprops	60	56	-4	-7%
Total Piston (Single & Multi-engine)	166	188	22	13%
<b>Total Business Aircraft</b>	<b>390</b>	<b>372</b>	<b>-18</b>	<b>-5%</b>
<b>Total Billings - (billions US\$)</b>	<b>\$4.636</b>	<b>\$3.727</b>	<b>(\$1.909)</b>	<b>-20%</b>

валовой внутренний продукт увеличился в годовом исчислении на 1,8% с 4-го квартала 2010 года по 1 квартал 2011 года. В четвертом квартале 2010 года реальный ВВП вырос на 3,1%, то есть вышел на уровень, который является исторически выверенным для роста рынка бизнес-авиации. Однако текущий уровень ВВП - 1,8%, вызывает озабоченность.

### Резюме вторичного рынка

Сравнивая результаты во всех сегментах рынка в апреле 2011 с апрелем 2010 года, видно, что процент выставленных на продажу воздушных судов показал наибольшее изменение (на 1,2 пункта) в сегменте бизнес-джетов (с 15,5% до 14,3%). Единственным сегментом, который показал увеличение запасов на вторичном рынке, стали поршневые вертолеты. Относительное количество воздушных судов этого сегмента, выставленное на продажу, выросло с 6,4% в апреле 2010 года до 6,8% в апреле 2011 года. В сегменте реактивных самолетов также увеличилось по сравнению с январем-апрелем 2010 г. количество сделок купли-продажи, прирост составил 15,7%. Сегмент турбовинтовых самолетов также показал рост продаж - количество сделок увеличилось в рассматриваемом периоде на 3,5%. Оба вертолетных сегмента показали двухзначное снижение в процентном выражении операций по продаже (до 12,8% для газотурбинных и 14,4% для поршневых). Все воздушные суда, за исключением поршневых

### Новые поставки

В соответствии с отчетом GAMA за первый квартал 2011 года, поставки новых деловых самолетов показали общее снижение во всех сегментах на 5%, а общая стоимость уменьшилась на 20% (или на \$ 1,9 млрд.). Поставки новых реактивных бизнес-джетов в первом квартале 2011 года по сравнению с тем же периодом 2010 года снизились на 22%. В то же время за этот период поставки новых поршневых самолетов увеличились на 13% по сравнению с первым кварталом 2010 года. Это очень хорошая новость. Увеличение поставок в этом сегменте в первом квартале происходит впервые с 2007 года.

### Состояние экономики США

По данным американского Бюро экономического анализа (Bureau of Economic Analysis), реальный

Worldwide New Business Aircraft Deliveries			
1st Quarter	Piston	T/P	BJ
2001	356	90	196
2002	316	46	169
2003	361	31	101
2004	394	34	114
2005	434	57	139
2006	600	59	188
2007	554	79	211
2008	399	85	297
2009	179	89	191
2010	166	60	164
2011	188	56	128
Avg.	359	62	173



Worldwide Trends				
April	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
For Sale	2,586	1,377	1,181	619
% For Sale 2011	14.3%	10.6%	6.7%	6.8%
% For Sale 2010	15.5%	11.0%	6.9%	6.4%
Change - % For Sale	<b>(-1.2) pts</b>	<b>(-0.4) pt</b>	<b>(-0.2) pt</b>	.4 pt
January to April 2011				
Full Sale Transactions	672	387	395	320
Avg. Days on Market	408	294	392	290
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.000	\$1.264	\$1.363	\$0.221
January to April 2011 vs 2010				
% Change - Sale Transactions	15.7%	3.5%	<b>-12.8%</b>	<b>-14.4%</b>
Change - Avg. Days on Market	68	<b>-20</b>	54	<b>-1</b>
% Change - Avg. Asking Prices	<b>-24.5%</b>	<b>-9.4%</b>	<b>-10.3%</b>	4.2%

вертолетов, показали в рассматриваемом периоде значительное снижение средней запрашиваемой цены. Уменьшение цен колебалось от -24,5% для бизнес-джетов, до -9,4% для турбовинтовых самолетов и -10,3% для газотурбинных вертолетов. Поршневые вертолеты показали рост цены на 4,2%.

### Трафик в США – внутренние операции

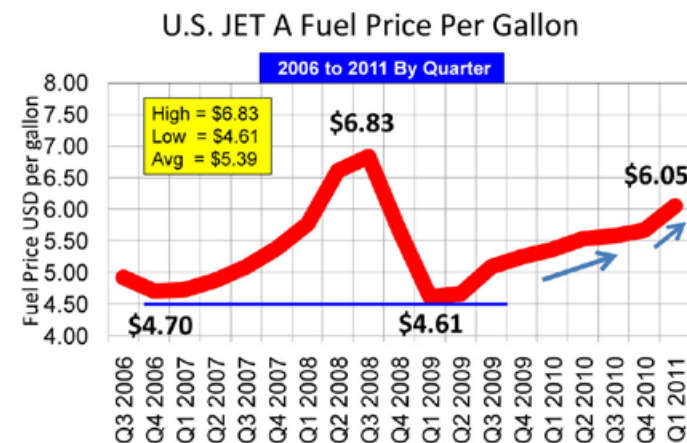
Количество внутренних полетов деловых самолетов в США в апреле 2011 составило 278 000 операций, что на 95 000 полетов или на 25% ниже пикового уровня в октябре 2007 года с 373 000 полетами. Впрочем, это является все-таки улучшением, хотя пока неустойчивым, по сравнению с 225 000 рейсами в феврале 2009 года.

### Трафик в США – международные операции

Количество международных рейсов в апреле 2011 года достигло уровня в 57 000 операций. Этот показатель стал на 8,8% выше по сравнению с апрелем 2010 г. в 52 000, но ниже рекордного результата в 62 000 рейсов в сентябре 2010 года. Тем не менее, текущие результаты улучшились по сравнению с 44 000 рейсами, зарегистрированными в январе 2011 года. Нижняя точка этого показателя была в феврале 2009 года - 40 000 рейсов.

### Цены на топливо Jet A в США

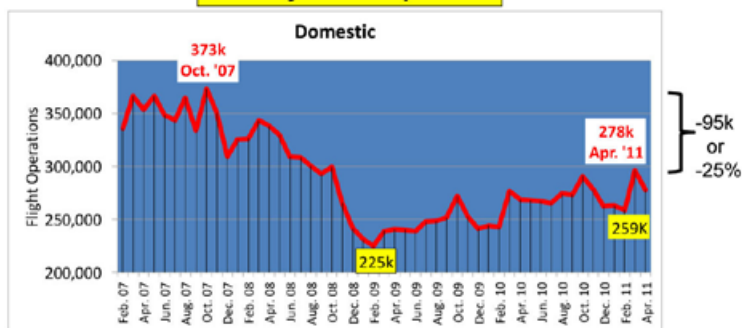
В первом квартале 2011 года в США цена на топливо Jet A составила \$ 6,05 за галлон. Стоимость топлива находится на подъеме – за прошедший год она поднялась на \$ 0,69 за галлон



с \$ 5,36 в первом квартале 2010 года. В то же время текущие цены значительно ниже уровня 2008 года, тогда за галлон давали \$ 6,83.

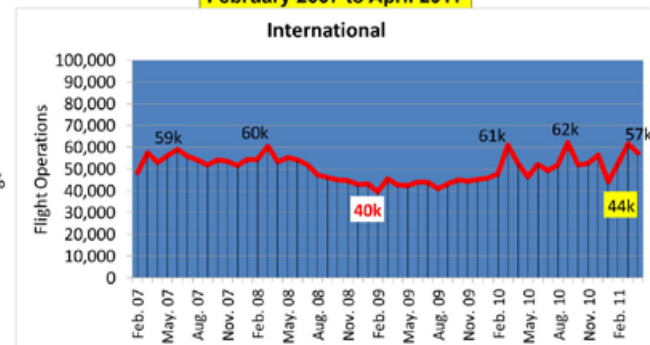
### Total U.S. Based Business Jet Flight Operations\*

February 2007 to April 2011



### Total U.S. Based Business Jet Flight Operations\*

February 2007 to April 2011



\* Includes Domestic and International flights with US to Foreign, Foreign to US and all foreign operations.

\* Includes Domestic and International flights with US to Foreign, Foreign to US and all foreign operations.

## Положительная активность

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности бизнес авиации в США в мае 2011 г. По сравнению с прошлым месяцем общий трафик деловой авиации немного подрос. По сравнению с апрелем 2011 г. активность бизнес-джетов выросла на 3,6%. В сравнении с маем 2010 г. также наблюдается рост на 2,7%.

Рассматривая итоги мая 2011 г. видно, что в сравнении с прошлым месяцем общие результаты в сегментах полетов и категориях воздушных судов показали рост. Стоит отметить, что на фоне остальных результатов выделяется рост полетов корпоративных и частных бизнес-джетов по part 91 – на 5,5%. Полеты по part 135 и самолетов в долевой собственности выросли по отношению к прошлому месяцу на незначительные 2,0% и 0,1% соответственно. Однако надо помнить, что в прошлом обзоре (BizavWeek # 69 от 14.05.2011) TRAQPak за апрель 2011 активность в сегментах part 91 и part 135 значительно упала по сравнению с мартом 2011, при том, что полеты самолетов в долевом владении сократились не так сильно. В категориях самолетов обращает на себя внимание существенный рост трафика турбовинтовых самолетов – на 5,4%. Остальные категории самолетов показали умеренный рост: малые бизнес-джеты на 2,5%, средние – на 2,7%, большие – на 1,8%. Наиболее разнородной, по использованию категорий

	Активность деловых самолетов май 2011 против мая 2010			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
<b>Турбовинтовые</b>	2.4%	-10.1%	16.5%	-2.0%
<b>Малые реактивные самолеты</b>	12.1%	-5.5%	-6.6%	4.2%
<b>Средние реактивные самолеты</b>	6.9%	-0.8%	8.3%	5.3%
<b>Большие реактивные самолеты</b>	10.3%	7.0%	20.0%	10.5%
<b>Итого по всем категориям самолетов</b>	6.7%	-5.8%	7.9%	2.7%

самолетов, выглядит статистика в сегменте долевого владения. Здесь, по сравнению с прошлым месяцем, наблюдается нехарактерная тенденция. Рост показывают турбовинтовые и малые реактивные самолеты, а средние и большие бизнес-джеты теряют темп. Причем вектор активности показывает именно такое направление: +5,0%, +2,1%, -0,7% и -6,4% от турбовинтовых к большим джетам соответственно.

По сравнению с маем 2010 года, также как и последние четыре месяца, наблюдается перераспределение трафика в сторону полетов, выполняемых в интересах собственников воздушных судов. В то же время в сегменте коммерческих полетов по part 135 уже в течение последнего полугодия трафик падает по сравнению с результатами годичной давности. Но падение в этом сегменте не смогло перетянуть

общий результат в отрицательную зону, так как рост в сегментах part 91 и долевого владения показал хорошую динамику. В итоге, общий трафик в мае 2011 г. вырос на 2,7%. Активность в сегменте полетов по part 135 уменьшилась на 5,8%, а в сегменте полетов по part 91 и долевого владения по сравнению с прошлогодним маем наблюдался рост на 6,7% и 7,9% соответственно. По категориям самолетов наблюдается смещение в сторону использования более дорогих воздушных судов. А отрицательную динамику показывают турбовинтовые самолеты (-2,0%). Малые, средние и большие бизнес-джеты увеличили активность на 4,2%, 5,3% и 10,5% соответственно.

### Категории самолетов в системе TRAQPak.

#### Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты  
**Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)**  
VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

#### Средние реактивные самолеты (Mid Size Cabine Jet)

Средние (Mid-size Jets) и суперсредние ( Super Midsize Jets) бизнес джеты с максимальной взлетной массой от 20000 до 41000 фунтов.

#### Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

Большие самолеты (Large Jets) и тяжелые дальнемагистральные самолеты ( Ultra-Long Range and Heavy Jets) с максимальным взлетным весом свыше 41000 фунтов.

	Активность деловых самолетов май 2011 против апреля 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
<b>Турбовинтовые</b>	6.0%	4.5%	5.0%	5.4%
<b>Малые реактивные самолеты</b>	4.1%	-0.6%	2.1%	2.5%
<b>Средние реактивные самолеты</b>	6.5%	0.4%	-0.7%	2.7%
<b>Большие реактивные самолеты</b>	4.6%	-1.1%	-6.4%	1.8%
<b>Итого по всем категориям самолетов</b>	5.5%	2.0%	0.1%	3.6%

## Аэропорты требуют справедливости

Ассоциация «Аэропорт» Гражданской авиации обратилась к первому заместителю Председателя Правительства РФ Сергею ИВАНОВУ с просьбой прислушаться к мнению авиационной общественности в решении вопроса по установлению арендных ставок за землю под объектами аэродромов, аэропортов и объектами управления воздушным движением.

Ассоциация просит первого зампреда правительства более тщательно разобраться в ситуации с подготовкой проекта Приказа Минэкономразвития России «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов».

Напомним, в проекте Приказа предлагается дифференцировать ставки арендной платы за земельные участки по Федеральным округам. «По нашему мнению, в документе полностью отсутствует принцип введения запрета необоснованных предпочтений», - отмечается в письме за подписью генерального директора Ассоциации «Аэропорт» Виктора ГОРБАЧЕВА. Аэропортовое сообщество подчеркивает, что данный принцип был продекларирован в июле прошлого года заместителем Министра экономического развития РФ Маньловым И.Е в письме в аппарат Правительства РФ. В соответствии с данным принципом, размер арендной платы в отношении земельных участков, предназначенных для одинаковых видов деятельности – то есть, видов транспорта - не должен различаться. «Данный подход соответствует рекомендациям Международной организации

гражданской авиации (ИКАО) «О недопущении дискриминации воздушного транспорта по отношению к другим видам транспорта, но, к сожалению, не находит понимания Минэкономике России на практике», - констатируют авторы письма.

Недифференцированный подход к размерам ставок, прописанный проектом Приказа, вызвал недоумение в Ассоциации. Да, формально размер ставок за аренду земельных участков для объектов гражданской авиации суммарно соответствует размеру действующих ставок для автомобильных дорог и железнодорожного транспорта. Однако, почему-то расчеты предлагается производить на один квадратный метр, в то время, как у авто- и железнодорожников расчеты производятся на один гектар. Получается, что для аэропортов сумма оплаты выше в десять тысяч раз!

Несмотря на кажущуюся справедливость - в прилагаемой к проекту пояснительной записке декларируется «принцип экономически приемлемого уровня арендной платы для арендатора» - на деле документ не учитывает многого. По мнению Ассоциации, предлагаемые в проекте Приказа расчеты приведут к ухудшению и без того критического положения финансово-экономического состояния аэропортов. В качестве аргументов, Виктор Горбачев приводит предварительные расчеты авторов документа: «По большинству аэропортов федерального значения кадастровая стоимость земельных участков необоснованно завышена, и предлагаемая арендная плата существенно ухудшит их экономическое состояние. Например, арендная плата за землю для ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» составит

около 700 млн. руб., что, в итоге, ставит этого крупнейшего балансодержателя отрасли на грань банкротства... Для аэропорта «Внуково» предполагаемая арендная плата обойдется в 343 млн. руб., для аэропорта «Сочи» - в 247 млн. руб., для аэропорта «Краснодар» - в 48 млн. руб.».

На федеральном правительственном уровне уже не единожды признавалось, что убыточная деятельность по приему и выпуску воздушных судов (аэродромные комплексы) 90% аэропортов не может служить источником поступлений в бюджет, так как она нуждается если не в дотациях, то хотя бы в льготах. «По существу, аэропортовая деятельность подвергается дискриминации по отношению к другим видам транспорта. Создается впечатление, что Минэкономразвития России не в курсе состояния 332 аэропортов Российской Федерации, износ основных фондов которых составляет 80%, и того, что авиационная подвижность самой огромной страны в мире - одна из самых низких в мире!», - говорится в письме Ассоциации.

«Ассоциация «Аэропорт» Гражданской авиации обращается к Вам с убедительной просьбой – решить вопрос по установлению арендных ставок для объектов наземной авиационной инфраструктуры, аналогичных ставкам, действующим в отношении автомобильных дорог и железнодорожного транспорта», - так завершают свое письмо Первому заместителю Председателя Правительства РФ Сергею ИВАНОВУ представители аэропортовой общественности и предлагают оказать всемерную помощь в подготовке нормативных документов.

Подробнее с текстом письма можно [ознакомиться](#) на официальном сайте Ассоциации «Аэропорт».



## Все Falcon 7X уже скоро взлетят

9 июня 2011 Dassault Aviation сообщила о разработке и проверке на испытательном стенде варианта модификации самолета Falcon 7X, который позволит возобновить полеты на этих самолетах с пассажирами на борту. В зависимости от сроков подтверждения вносимых изменений со стороны авиационных властей и сроков доставки комплектов модификации в техцентры, первые самолеты могут завершить обновление в течение следующих 10-и дней.

Для достижения этой цели, в настоящее время Dassault прилагает беспрецедентные усилия по логистике для завершения этой доработки в сети своих авторизованных сервисных центров Falcon, а также на предприятиях и заводах компании. Дополнительные линии по модификации Falcon 7X были созданы во Франции - в Бордо-Мериньяк и Истре, а также в Литл-Рок, штат Арканзас, США.

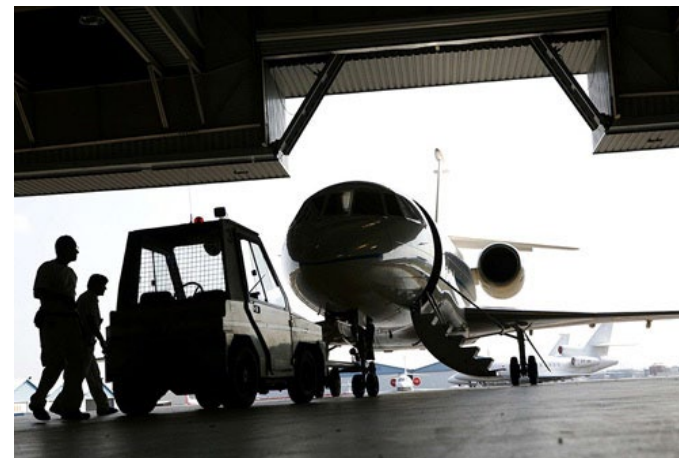


По словам производителя, в этой доработке будет функция дополнительной автоматизированной защиты и дублирования, которая будет включена в обход существующей схемы триммерования (балансировки) горизонтального стабилизатора. Такая модификация предполагает изменения как программного, так и аппаратного обеспечения, функционирование которого уже было проверено и подтверждено на испытательном стенде.

Напомним, что в среду, 25 мая 2011, в процессе снижения самолета Falcon 7X произошла разбалансировка триммера горизонтального стабилизатора самолета. Экипаж смог восстановить контроль над самолетом и осуществить успешную посадку.

По просьбе Dassault, EASA выпустила чрезвычайную директиву летной годности, которая запретила все полеты Falcon 7X с 27 мая 2011. Причиной просьбы сразу прекратить полеты являлась консервативная оценка компанией Dassault возможных последствий этой неисправности.

В понедельник 30 мая 2011 г. Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) выпустило Лист согласований по условиям полета (Flight Condition Approval Sheet (FCAS)), в котором излагаются процедуры для осуществления перелетных рейсов Falcon 7X, зарегистрированных в Европе. Федеральное авиационное управление США (FAA) выпустило аналогичное согласование во вторник 31 мая 2011 г. - Альтернативный порядок соответствия (Alternative Method of Compliance (АМОК)), чтобы разрешить



перелетные рейсы для зарегистрированных в США самолетов.

Выпуск этих документов стал необходим, потому что многие самолеты оказались в момент полного запрещения полетов 27 мая 2011 г. в чужих аэропортах. Получив разрешение, владельцы и операторы смогли перегнать самолеты на станции технического обслуживания, где после окончания расследования производителем причин ЧП будут проведены работы по устранению неисправности.

На сегодняшний день, компания Dassault поставила 112 самолетов этого типа, которые налетали в общей сложности 75000 часов. Два таких самолета находятся в президентском авиаотряде "Россия".



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 30 мая по 5 июня 2011 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных

самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

Как обычно, в обзор входят несколько критериев оценки состояния деловой авиации в Европе. Надо понимать, что система бронирования может предоставить сведения о запросах операторов и интересе к тому или иному рейсу или типу самолёта. А сведения о том, был ли совершен рейс или нет, остаются за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире, в США и в Европе
- Стоимость летного часа самых популярных самолетов в системе Avinode
- Самые популярные европейские маршруты

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 30 мая по 5 июня 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	36	16	60	25	20	25	16	133
Великобритания	42	76	144	63	11	43	42	244
Франция	63	164	180	75	5	24	94	309
Италия	10	69	66	70	8	70	63	237
Австрия	7	36	2	2	0	2	21	27
Швейцария	18	56	66	102	3	13	24	85
Россия	21	42	272	149	7	14	3	499

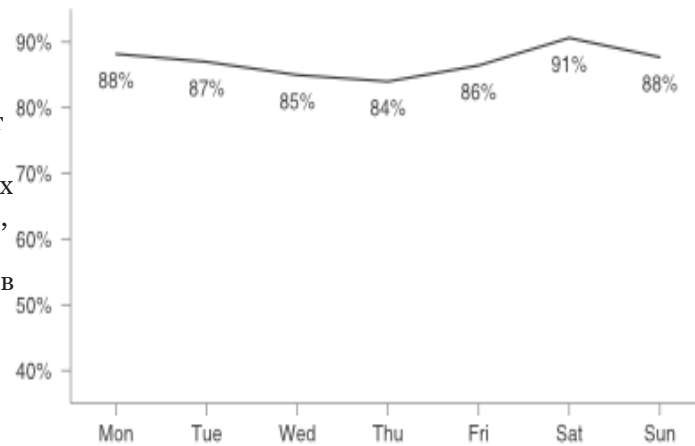
### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 30 мая по 5 июня 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	23	4	1	2	6	6	1	17
Великобритания	6	34	14	2	1	6	1	23
Франция	7	14	9	2	1	9	8	20
Италия	0	3	5	10	4	4	2	15
Австрия	4	0	1	3	1	1	1	4
Швейцария	6	4	11	2	2	7	0	16
Россия	4	3	3	0	3	3	1	12

### Индекс наличия свободных самолетов

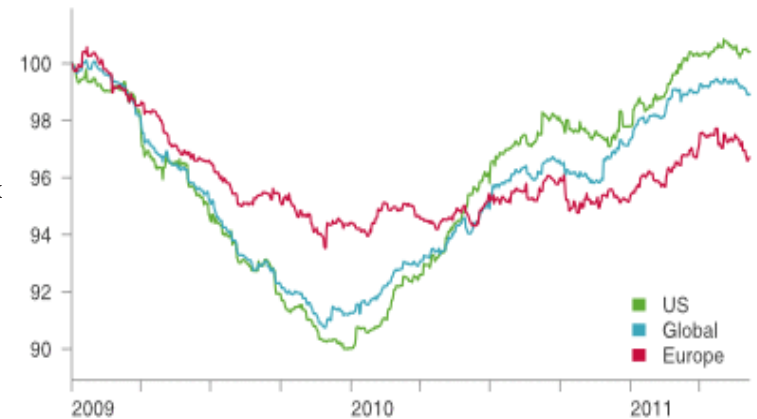
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



Самолет считается доступным, когда в период 00:00-23:59 с ним не производятся никакие действия.

### Индекс стоимости летного часа.

Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

### Индекс спроса

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на € 11 291 950



### Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1609	€ 1609	€ 1589
Cessna Citation Excel	€ 2763	€ 2758	€ 2776
Bombardier Challenger 604	€ 4793	€ 4739	€ 4661

Таблица показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для 3-х самых популярных моделей (не включает Северную и Южную Америку).

Стоимость рассчитана на основе 21 Cessna Citation Jet, 23 Cessna Citation Excel и 31 Bombardier Challenger 604.

### Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ле Бурже - Ницца	185
2	Лутон - Ницца	169
3	Ницца - Лутон	123
4	Ле Бурже - Канны	113
5	Фарнборо - Ницца	97
6	Ницца - Ле Бурже	77
7	Лутон - Ле Бурже	64
8	Лутон - Ольбия	62
9	Женева - Ле Бурже	57
10	Ле Бурже - Женева	54

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.