



Послевкусие от прошедшей на прошлой неделе выставки JET EXPO осталось каким-то смешанным. На фоне хорошей организации и перспектив российского рынка, настораживает сложная ситуация на международных финансовых рынках. Ожидания аналитиков и экспертов предрекают очередной виток кризиса. Причем национальные рынки уже не могут отвечать за ситуацию в своих регионах, и все взгляды направлены на США. С каким успехом будут справляться американские власти с экономическими трудностями, так будет себя чувствовать и остальной мир. Это очередной раз подчеркивает общую глобализацию мира.

Мировая глобализация должна поддерживаться разного рода связями, как нервами в человеческом организме. В качестве таких инструментов в последнее время выступают коммунакационные технологии (развитие их, наверно, и стало толчком к всеобщей глобализации). Однако не стоит скидывать со счетов и традиционные методы взаимодействия и общения, принятые в деловых кругах. И тут как раз на помощь приходят привычные транспортные средства, в том числе и бизнес-джеты.

Нынешняя мировая экономика построена на разделении труда, и пока не будет найден принципиально иной путь развития глобальных экономических отношений, необходимость быстро перемещаться на большие расстояния будет востребована среди компаний и корпораций. А так как пока в экономической модели развития человеческого общества не наблюдается кардинальных изменений, развитию деловой авиации ничто не угрожает. Да, будут спады и подъемы, но в итоге все равно будет наблюдаться поступательный вектор.



## Перевозчикам грозят штрафы и конфискации

На заседании правительственной комиссии по транспорту на владельцев транспортных предприятий обрушился гнев вице-премьера Сергея Иванова. И в первую очередь было решено усилить для них штрафные санкции.

**стр. 8**



## Богатым закручивают гайки

Президент США Барак Обама обнародовал на этой неделе свой план сокращения бюджетного дефицита. Одним из источников дополнительного дохода в этом плане стала сфера частной и деловой авиации.

**стр. 11**



## Формальный подход

Мы попросили генерального директора авиакомпании "Джеталлианс Восток" Игоря Чунихина рассказать о работе компании, о проблемах российского рынка и о ситуации, которая складывается в компании в настоящее время.

**стр. 12**



## Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: -11,0%; индекс стоимости: -0,36%

**стр. 14**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,  
вместительнее всех

Gulfstream®  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

## Результаты предварительного расследования катастрофы Як-42 под Ярославлем

По результатам полевого этапа расследования катастрофы самолета Як-42 RA 42434 в районе аэродрома г. Ярославля и в соответствии с предварительным анализом имеющейся документации и данных расшифровки средств объективного контроля Технической комиссией Межгосударственного авиационного комитета (МАК) установлено:

- Взлетная масса и центровка самолета не выходили за допустимые пределы.
- Перед началом разбега закрылки были установлены на 20 градусов (взлетное положение), стабилизатор -8.7 градуса на кабрирование, что соответствует расчетной центровке 24-25 % САХ.
- Перед взлетом экипаж дважды провел проверку всех каналов управления самолетом, включая канал руля высоты, руль высоты отклонялся штатно. Максимальное зафиксированное отклонение руля высоты на кабрирование 21 градус, что соответствует конструктивному упору. Последняя проверка была выполнена за 1 мин 40 секунд до начала разбега.
- Метеоусловия на момент авиационного происшествия: ветер 360 – 3 м/с, видимость 10 км, облачность значительная слоисто-кучевая нижняя граница 990 м, температура +17.8, давление 747.9 мм рт. ст., коэффициент сцепления 0.6.
- Взлет выполнялся с ВПП 23. Выруливание самолета на взлет осуществлялось по РД 5. Расстояние от РД 5 до входного торца ВПП 23 примерно 300 метров. Общая длина ВПП 3000 метров.

Экипаж принял решение о взлете на номинальном режиме работы двигателей. Предварительное моделирование показало, что до скорости ~165 км/ч

температура разгона самолета соответствовал фактически установленной тяге двигателей.

Подъем носового колеса экипаж начал на скорости примерно 185 км/ч. Руль высоты был отклонен на кабрирование до значений 9-10 градусов (примерно половина хода), однако роста угла тангажа не произошло. Через 6 секунд двигателям был установлен взлетный режим работы. В дальнейшем, несмотря на выход двигателей на взлетный режим, темп роста скорости существенно замедлился, что может быть объяснено появлением дополнительной силы торможения. Фактическая величина дополнительной тормозящей силы будет установлена по результатам математического моделирования и натурного эксперимента, который планируется провести на самолете-аналоге в ЛИИ им. М.М. Громова. С участием ОКБ готовится летная программа его проведения. Сохранившиеся элементы тормозной системы самолета направлены на исследование в специализированный институт. Исследования тормозной системы начаты 16 сентября.

Максимальная скорость, которой достиг самолет, составляет примерно 230 км/ч. Несмотря на сохранявшееся отклонение руля высоты на кабрирование отрыва самолета на ВПП не произошло. Согласно крокам места авиационного происшествия, фактический отрыв самолета произошел на удалении 400 метров за выходным торцом ВПП-23 после отклонения руля высоты на 13-14 градусов и перекалки стабилизатора до 9.5 градусов на кабрирование. После отрыва самолета от земли произошло его столкновение с антенной системой курсового радиомаяка, а также интенсивный рост угла тангажа до 20 градусов за 2-3 секунды. Максимальная высота, которую набрал самолет – 5-6 метров.

В дальнейшем последовало интенсивное кренение самолета влево и его столкновение с препятствиями и землей.

По результатам выкладки фрагментов воздушного судна установлено, что на момент авиационного происшествия закрылки и предкрылки были установлены во взлетное положение, спойлеры убраны, стабилизатор в положении около 10 градусов на кабрирование. Выкладка проводки управления рулем высоты показала, что на момент авиационного происшествия рассоединения проводки не было.

Техническая комиссия отрабатывает все возможные версии появления дополнительной силы торможения на разбеге и причин, по которым самолет не смог своевременно произвести отрыв от ВПП.

В пятницу 23 сентября 2011 года, представители Технической комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы самолета Як-42 RA-42434 провели опрос инженера по авиационному и радиоэлектронному оборудованию, выжившего в результате авиационного происшествия. По его мнению, замечаний к работе авиационной техники в предыдущем полете, при подготовке к аварийному полету и по ходу аварийного полета, не было. С его слов было уточнено фактическое размещение пассажиров и багажа: в переднем салоне находился руководящий состав команды и тренеры, команда находилась во втором салоне, основная масса багажа была загружена в задний багажник.

В то же время, по результатам внеплановой проверки Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании «Як Сервис».



## В Dassault удовлетворены Jet Expo

Руководитель Dassault Aviation по маркетингу Вадим Фелдзер после JET EXPO 2011 сказал, что основной задачей компании на московской выставке деловой авиации было расширение клиентской базы и анонсирование нового сервисного центра в Москве. И с первой, и со второй задачей компания справилась достаточно успешно.

“Уже до конца года мы планируем открыть первый авторизованный сервисный центр Dassault Aviation. В настоящее время мы ведем финальные переговоры с двумя партнерами. Как только будет выбран один из них, мы сразу же раскроем его имя”, сказал г-н Фелдзер.

В настоящее время известно, что сервисный центр будет расположен в Москве на базе одного из аэропортов. На первом этапе, после ввода в эксплуатацию, он будет заниматься линейным обслуживанием самолетов Falcon 7X. Однако в дальнейшем линейка обслуживаемых самолетов заметно расширится.

“Кроме создания самого техцентра, в ближайшее время мы планируем создать и универсальный склад запасных частей для бизнес-джетов Falcon. В настоящее время у нас уже работает мобильный штат технических специалистов, однако основные работы по ТОиР осуществляются в головном центре нашей компании, расположенном в парижском аэропорте Ле-Бурже. Понимая, что российский рынок для нас стратегически важен, мы и приняли решение об открытии нового центра именно в Москве”, резюмирует Вадим Фелдзер.

## Воздушная премьера Bell 429



22 сентября 2011 г. компания Jet Transfer, официальный представитель Bell Helicopter в России, впервые организовала тест-полеты нового Bell 429.

Российская премьера нового вертолета, который по словам представителей авиапроизводителя является первым вертолетом компании, который разработан и выпущен в 21 веке, прошла в сентябре на JetExpo 2011. Новый Bell 429, выставленный на обозрение посетителей выставки, никого не оставил равнодушным. Однако не все желающие смогли по достоинству оценить все преимущества новой модели, так как в период работы выставки вертолет не мог выполнять демонстрационных полетов. Поэтому в компании Jettransfer решили показать вертолет потенциальным клиентам в более непринужденной обстановке.

Начинался 20-ти минутный полет по ближнему Подмосквовью с вертолетной площадки возле выставочного центра Крокус Экспо. В полете потенциальные клиенты могли оценить не только летно-технические качества нового вертолета, но

и высокий уровень комфорта. Несмотря на то, что в качестве демонстрационного борта выступал серийный вертолет, рассчитанный на перевозку шести человек, все пассажиры были приятно удивлены, прежде всего, маневренными качествами вертолета. Крутые развороты, зависания, авторотация – это далеко не все, что смог показать новый Bell.

Первый Bell 429 был доставлен в Россию в разобранном виде в конце июня 2011 года. После сборки на Казанском авиапредприятии он 4 июля 2011 г. был облетан и своим ходом перелетел в Челябинск в распоряжение заказчика. В том же месяце, в июле 2011 года, вертолет был сертифицирован в России. До конца этого года в Россию должен быть поставлен еще один вертолет этого типа.

Несмотря на то, что поставки нового вертолета в Россию только начинаются, по словам представителей компании уже в 2012 году парк этих вертолетов в России будет составлять около десяти машин.



## Avanti II легализовался в России

Итальянская компания Piaggio Aero объявила на выставке JetExpo 2011 о получении сертификата типа МАК для своего самолета P.180 Avanti II. Сертификат МАК подтверждает, что конструкция самолета, получившего в 2005 г. сертификаты EASA и FAA, соответствует также и российским требованиям. В результате Avanti II может быть зарегистрирован в российском реестре и эксплуатироваться на территории России.

Как сообщил Show Observer директор по международным продажам P.180 Avanti II Фабио Шакка, поставка первого самолета российскому заказчику может состояться в начале следующего года или даже до конца этого. В настоящее время идут переговоры с рядом потенциальных заказчиков, среди которых как организации, заинтересованные в применении Avanti II в качестве самолета для санитарной авиации или для инспекционных полетов, так и клиенты, предполагающие использовать самолет в VIP-конфигурации, причем среди них есть и операторы деловой авиации, и частные лица. Фабио Шакка оценивает потенциал российского рынка для самолета Avanti II на уровне около двух машин в год, добавляя, что это довольно консервативная оценка.

Также, по словам Фабио Шакка, идут переговоры с центрами ТОиР по организации технического обслуживания Avanti II в России — в первую очередь речь идет, разумеется, о московском регионе.

Самолет Avanti II — самый быстрый в мире двухмоторный турбовинтовой самолет с герметичной кабиной, его максимальная скорость составляет 745 км/ч, дальность полета превышает 2700 км.

Источник: АТО



## Airbus ACJ318 в Comlux вырос до VVIP

Корпоративный лайнер европейского производителя Airbus Industries - Airbus ACJ318, представленный недавно на выставках деловой авиации Jet Expo 2011 в Москве и LABACE 2011 в Сан-Паулу, Бразилия, обновился внутри. Теперь он достиг состояния VVIP, позволяет 19 пассажирам во время воздушного путешествия чувствовать себя как в офисе или дома.



Самолет Airbus ACJ318 швейцарского оператора Comlux, хорошо известного на российском рынке бизнес-авиации, был представлен на статической стоянке JET EXPO 2011, и в течение трех дней потенциальные клиенты смогли оценить непревзойденный уровень комфорта пассажирского салона этого лайнера. Этот салон, площадью 75 квадратных метров, сопоставим с большой роскошно обставленной квартирой со всеми удобствами. Он имеет гостиную и офис, который превращается в спальню, а также в самолете есть две просторные ванные комнаты. Все удобно и практично.

Как и все корпоративные самолеты Airbus, Airbus ACJ318 имеет трансконтинентальную дальность полета и может долететь без остановок в любую точку Европы, а также достигать большинства стран мира лишь с одной дозаправкой.



## Бриллианты от Private Jet Charter

На необычный шаг по привлечению дополнительных клиентов пошли в компании Private Jet Charter. Однако новое предложение распространяется не на конечного клиента, а на административный персонал, который принимает непосредственное участие в подготовке и сопровождении рейсов. Это прежде всего секретари, персональные ассистенты и помощники руководителей.

Ставка в программе сделана на бонусную систему Diamond Rewards.

Для того, чтобы воспользоваться предложением Private Jet Charter, прежде всего необходимо стать участником бонусной программы Diamond Rewards, зарегистрировавшись на сайте компании.

После этого клиент получает бонусную карту Diamond Rewards от компании Private Jet Charter. За каждую потраченную сумму в 1000 фунтов английских стерлингов (по валютному курсу на момент сделки) в Private Jet Charter, участник программы получает 1 «бриллиант». Накопленные «бриллианты» клиент может обменять на огромное количество уникальных и захватывающих подарков и услуг на любой вкус.

В программе Diamond Rewards можно получить удовольствие от великолепных SPA-комплектов до эксклюзивных винных наборов, от похода в элитный ресторан на ужин для романтиков до полета на вертолете для экстрималов.



## Phenom 300 сертифицирован в Индии

Бразильский производитель Embraer получил сертификат типа на Phenom 300 от Главного управления гражданской авиации Индии (DGCA).

В декабре 2009 года этот легкий бизнес-джет был сертифицирован бразильским национальным Агентством гражданской авиации (ANAC) и Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA). В настоящее время сертификат типа на Phenom 300 подтвержден более чем 40 странами, среди которых Индонезия, Австралия, Дания, Франция, Марокко, Великобритания, ЮАР, ОАЭ и др.

“Мы рады тому, что сертификат Phenom 300 был подтвержден Индией, и список стран-эксплуатантов данной машины увеличивается. Мы с нетерпением ждем того момента, когда наши индийские клиенты, эксплуатанты и пассажиры смогут оценить преимущества этого самолета”, - сказал вице-президент компании Embraer Executive Jets по вопросам маркетинга и продаж в Азиатском и Тихоокеанском регионах Хосе Эдуардо Костас.

Phenom 300 является одним из самых быстрых в своем классе (максимальная скорость полета достигает 839 км/ч) и имеет отличные взлетные характеристики для самолета своей категории (необходимая длина ВПП составляет 956 метров). Также Phenom 300 обладает высоким уровнем экономичности и низкими эксплуатационными расходами. Дальность полета Phenom 300 составляет 3650 км с учетом запаса горючего, отвечающего правилам NBAA IFR.



## Global нашли применение в армии

Bombardier Aerospace сообщает, что самолет Global Express XRS (BD-700-1A10) получил новое военное обозначение в номенклатуре Военно-воздушных сил Соединенных Штатов - E-11A, а первый Global 5000 поступает в ВВС Германии.

По поводу получения военного обозначения в ВВС США для самолета Global Express XRS вице-президент по продажам, маркетингу и управлению специализированных и самолетов-амфибий Bombardier Aerospace Дерек Гилмор сказал: “Это важный шаг для подразделения Bombardier по специализированным самолетам и амфибиям. ВВС США в настоящее время владеет одним самолетом Global Express XRS (BD-700-1A10), и по результатам эксплуатации которого общее количество Global Express XRS может увеличиться до трех самолетов. Мы гордимся тем, что самолет Bombardier служит в ВВС США”.

Global Express XRS будет использоваться в качестве воздушной ретрансляционной платформы в Юго-Западной Азии. Самолет будет нести коммуникационный узел компании Northrop Grumman, который позволяет во время боя осуществлять обмен данными между различными подразделениями на земле и в воздухе.

Global Express XRS разработан и сертифицирован для работы на высотах до 51000 футов (15545 м). Платформа самолетов Global обеспечивает отличные возможности осуществлять полет на малых скоростях и больших высотах. Кроме того, обеспечивается превосходная структурная целостность конструкции при повреждениях планера.

Другой самолет топ-линейки компании - Global 5000 - на этой неделе, 22 сентября 2011 года, был передан министерству обороны Германии, для эксплуатации эскадрилье по специальным миссиям. Он будет работать в качестве VIP-самолета и для медицинских эвакуаций. На специальной церемонии передачи самолета в Берлине приняли участие правительственные чиновники и руководители Bombardier, а также представители German Operating Aircraft Leasing GmbH & CO (GOAL), Rolls-Royce Germany, Lufthansa Bombardier Aviation Services и Lufthansa Technik.

Global 5000 был выбран Федеральным ведомством по оборонной технике и закупкам Германии в рамках соглашения по модернизации эскадрильи по специальным миссиям MO. Lufthansa Technik AG является генеральным подрядчиком общего соглашения, которое также включает покупку самолетов Airbus и техническую поддержку для всех новых типов воздушных судов. Новые Global 5000 заменят существующий парк миистрстрства обороны Германии, состоящий из самолетов Challenger 601. Всего эскадрилья получит четыре самолета Global 5000.

Следует отметить, что специальные самолеты для военных ведомств на базе гражданских бизнес-джетов выпускают практически все производители. В основном они применяются в качестве передвижных радиолокационных станций и коммутаторов передачи данных.



## Получите 15 суток

Всплеск хулиганских случаев ослепления пилотов лазерными лучами при заходе самолетов на посадку заставил Ространснадзор ввести штрафы за такие выходки. Ведомство внесло такие предложения в Минтранс России.

Если в прошлом году было 20 инцидентов, то в этом году количество ослеплений пилотов увеличилось в шесть раз. За умышленное применение лазеров предлагается штрафовать граждан на 50 тысяч рублей или применять арест на срок до 15 суток.

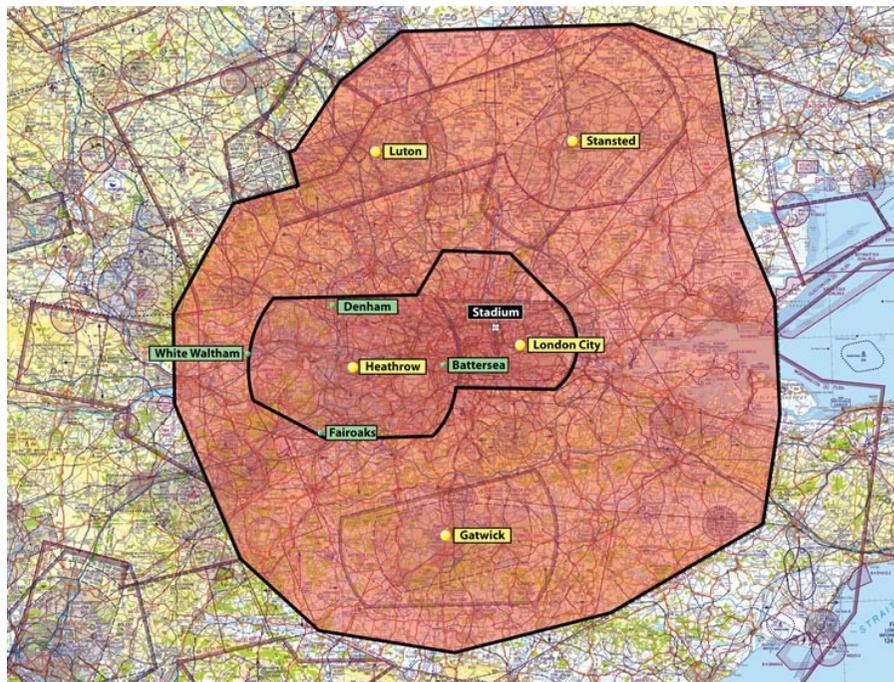
Летом депутаты-«единороссы» внесли в Госдуму законопроект об уголовной ответственности за угрозу безопасности эксплуатации транспортных средств из хулиганских побуждений. В частности, за ослепление пилота авиалайнера лазерной указкой можно будет получить семь лет тюрьмы. Заместитель руководителя Ространснадзора Владимир Черток отметил, что уголовная ответственность, согласно российским нормативам, грозит тем, чьи действия привели к жертвам. Предложения же Ространснадзора по штрафам, которые вывешены на сайте ведомства для обсуждения, касаются случаев умышленного хулиганства, где все обошлось, и самолет нормально приземлился. В ведомстве надеются экономическими санкциями остановить волну лазерной иллюминации аэропортов.

Конечно, автоматическая посадка могла бы решить все проблемы. Но для этого нужно дооборудовать многие аэродромы в России и большую часть самолетов, отметил Четрок. Это перспектива далекого будущего.

Источник: Российская газета



## Аэропорты Лондона готовятся к Олимпиаде



На время проведения Олимпийских Игр в 2012 году, национальная служба воздушного движения Великобритании **предлагает ввести** новую структуру воздушного пространства специально для перемещения воздушных судов бизнес-авиации. В настоящее время это предложение находится на рассмотрении Управления гражданской авиации и других надзорных ведомств и, как ожидается, будет утверждено в ноябре 2011.

В соответствии с этим планом, воздушное пространство вокруг столицы Великобритании будет разделено на ограниченную для полетов зону и запретную зону над центральной частью Лондона. На специальном семинаре по организации проведения Олимпийских Игр в Лондоне, который прошел в

рамках Дня деловой и авиации общего назначения (Business & General Aviation Day BGAD) 20 сентября 2011 в аэропорте Кембридж, операторы услышали, что скоро они должны начать подавать заявки на слоты для прилета и вылета в аэропорты в южной и восточной Англии во время Олимпийских Игр (на период с 21 июля по 15 августа следующего года).

Правительство Великобритании также официально утвердило возможность работы в круглосуточном режиме для некоторых аэропортов авиации общего назначения, включая аэропорты Кембридж, Нортхолт, Лидд и Саутенд.

Активность деловой авиации в Великобритании с начала года по сентябрь 2011. Тор 10 аэропортов, по среднему количеству вылетов.



Аэропорт	2011 год	2010 год	Изменение
Лондон Лутон	32,2	31,6	8,9%
Фарнборо	27,5	27,0	1,8%
Биггин Хилл	14,5	12,9	12,9%
Лондон-Сити	8,9	9,9	-10,2%
Лондон Оксфорд	7,8	6,9	12,2%
Ист-Мидлендс	6,7	5,6	18,3%
Борнмут	5,9	5,1	16,6%
Лондон Станстед	5,5	5,9	-6,7%
Эдинбург	5,2	5,4	-3,8%
Манчестер	5,0	4,7	6,2%

## Новый график проверок для Premier I

В ответ на просьбы клиентов, компания Hawker Beechcraft Global Customer Support назначила увеличенный интервал проверок для самолетов Premier I/IA. Вместо 200-часовых инспекций теперь будут только 600-часовые проверки. Все новые и эксплуатирующиеся самолеты Premier I/IA будут переведены на новую программу обслуживания.

“Клиенты просили нас изучить пути снижения стоимости эксплуатации своих самолетов, а также повышения их готовности к полетам”, говорит вице-президент Hawker Beechcraft по глобальной поддержке клиентов Кристи Тэннэхилл (Christi Tan-nahill). “Мы провели углубленный анализ данных гарантийного ремонта и системы Support Plus, а также оценили все первичные системные исследования безопасности. В конечном счете мы вышли за рамки первоначальных сроков обслуживания и ввели расширенный 600-часовой инспекционный график”.

В соответствии с новым графиком обслуживания, требуются проверки типа “А” каждые 600 часов, а совмещенные инспекции “А” и “В” - каждые 1 200 часов. Глава 12 Руководства по эксплуатации самолета была переформатирована, чтобы соответствовать этим изменениям, и в результате все предыдущие инспекционные требования были удалены. Новый Hawker 200 также будет соответствовать обновленному инспекционному графику.

Хотя основные проверки установлены в 600-часовые инспекции, будут незначительные пункты, которые потребуют работ каждые 200 часов. Сюда включены осмотр двигателей, некоторые точки смазки и требования Главы 4. Время, требуемое для выполнения этих пунктов, минимально, что позволит быстро вернуться в нормальный эксплуатационный режим.

## Джон Траволта стал лицом бизнес-джетов Bombardier

20 сентября 2011 года компания Bombardier сообщила, что Джон Траволта станет «лицом» деловых самолетов компании – он будет представлять семейства бизнес-джетов Learjet, Challenger и Global.

Признанный во всем мире, как свершившийся актер и режиссер, Джон Траволта также имеет лицензию пилота и всегда выступал за развитие корпоративной авиации. При плотном графике съемок для рекламы и благотворительных акций, он воплощает в себе истинного бизнес-путешественника. Именно это делает его идеальным представителем деловых самолетов Bombardier.

“Джон одновременно и кинозвезда и компетентный авиатор”, сказал президент Bombardier Business Aircraft Стив Ридольфи. “Также недавно он добавил в свой и без того внушительный авиапарк из 11 самолетов бизнес-джет Challenger. “Этот самолет сможет одновременно удовлетворить и его страсть к авиации и взыскательные требования в деловых путешествиях. Мы очень рады, что он будет представлять наш бренд”.



С начала своей кинокарьеры, охватывающей период более 30-и лет, Джон Траволта снялся в 60 фильмах и был удостоен ряда престижных наград и номинаций. Он также получил две авиационные награды - премию Американского института аэронавтики за выдающиеся достижения в 2003 году, и в 2007 году награду Living Legends of Aviation. В настоящее время Джон Траволта имеет 11 лицензий на управление коммерческими и деловыми самолетами.

“Для меня смысл бизнес-авиации в том, что она предлагает гибкость, конфиденциальность, безопасность, и, самое главное, экономию времени - это значит, у меня есть возможность не отставать от моего напряженного графика и иметь больше времени для семьи, что мне очень важно”, сказал Джон Траволта. “Кроме того, я пилот - и я люблю летать. Bombardier проектирует самолеты, которые дают много удовольствия как для пилота, так и для пассажиров. Я с гордостью буду представлять эти самолеты”.

Bombardier имеет в производстве 11 моделей самолетов деловой авиации в трех линейках, представляющих весь спектр бизнес-джетов.

## Перевозчикам грозят штрафы и конфискации

Деловой газете РБК daily удалось ознакомиться с протоколом заседания правительственной комиссии по транспорту под председательством вице-премьера Сергея Иванова от 23 августа. На нем гнев обрушился на владельцев транспортных предприятий. В первую очередь было решено усилить для них штрафные санкции.

К примеру, за оказание услуг по перевозкам без лицензии или с нарушением лицензионных требований (за исключением такси) предложено установить штраф для физических лиц до 100 тыс. руб., для юридических — до 500 тыс. руб. Сегодня физлица за то же самое рискуют расстаться с 2–2,5 тыс. руб., а юрлица — с суммой до 50 тыс. руб.

“При разработке сумм штрафов мы отталкивались от средней зарплаты капитана, а по юрлицам — от доходности бизнеса, — рассказал РБК daily представитель Ространснадзора Сергей Романчев. — По той же “Булгарии” штраф за отсутствие лицензии сейчас составляет до 50 тыс. руб., а за один рейс они получали 400 тыс.”.

Кроме штрафов нарушителей решено карать конфискацией. Минтранс, МВД, Минэкономразвития и Минфину до 1 ноября нужно разработать поправки в КоАП, предоставляющие должностным лицам Ространснадзора право запрета эксплуатации транспортных средств с их последующим задержанием.

Сам перечень нарушений, за которые чиновникам разрешат изымать катера, самолеты и маршрутки, еще только предстоит прописать. В МВД сообщили РБК daily, что соответствующая работа уже начата. “В первую очередь предполагается наказывать руководителей, выводящих на маршруты



транспортные средства, находящиеся в технически непригодном состоянии”, — уточнил источник РБК daily в министерстве.

“Изымать транспортные средства — это хорошо, потому что запрет на эксплуатацию у нас мало кого останавливает, — говорит представитель МВД. — Однако не ясно, где будут храниться изъятые самолеты и катера. У нас оперативники не могут игровые автоматы забрать у владельцев подпольных игорных заведений, приходится им же оставлять их на ответственное хранение, и все потому, что не предусмотрено никаких помещений для этих целей. С размещением временно конфискованного транспорта будет еще сложнее”.

Подключив ФАС, министерствам поручено также “проработать вопрос целесообразности определения минимального количества транспортных средств, необходимых для осуществления перевозочной

деятельности”. Согласно документу участники рынка, владеющие малым количеством транспортных средств, порождают значительные риски.

Плюс предусмотрено увеличить срок исковой давности за совершение административных правонарушений на транспорте до одного года, а государственных транспортных инспекторов наделить правом проведения проверок не только юрлиц, но и транспортных средств. “Сегодня в соответствии с законом 294-ФЗ мы можем проводить плановые проверки юрлиц не чаще одного раза в три года, внеплановые проверки могут проводиться только после какого-то происшествия, то есть уже по факту, причем все эти действия должны быть заранее согласованы с прокуратурой”, — пояснил РБК daily Сергей Романчев.

Вместе с расширением полномочий инспекторов Ространснадзора планируется и «оптимизация» требований к ним. Предписано также сохранить штатную численность ведомства. “С 1991 года, когда еще была российская транспортная инспекция, штатная численность с 12 тыс. человек снизилась до 6 тыс., и это штат всего ведомства, количество инспекторов гораздо меньше. Получается, что не хватает людей, чтобы обеспечить тотальный контроль в текущей деятельности. Штат бы, конечно, нужно увеличить”, — сетует представитель Ространснадзора.

“Наиболее важно то, что штрафы будут выше, а сроки давности — больше, — считает г-н Соничев. — Но еще важнее — неотвратимость наказания, а она по-прежнему остается вне поля зрения властей”.

Источник: РБК daily



## Русские покупатели – максималисты

Президент Hawker Beechcraft в Европе, Ближнем Востоке и Африке Шон МакГью был на JET EXPO 2011 только в первый день выставки. Однако он провел некоторое время отвечая на вопросы журналистов.

### **Как вы оцениваете перспективы развития компании в России?**

Hawker Beechcraft работает с Россией уже 40 лет. И если в прошлом самыми популярными были турбовинтовые самолеты King Air и небольшие реактивные HS125, то сейчас покупатели интересуются всем модельным рядом. И Россия для компании — один из самых привлекательных рынков, у нее очень большой потенциал.

### **А в целом российский рынок бизнес-авиации на данный момент насыщен?**

Он далек от насыщения. Компания видит здесь много возможностей для развития бизнеса, поскольку территория страны очень большая. А для перемещения на большие расстояния самолет — очень удобный транспорт. Он подходит и для коммуникаций с Европой. Плюс к этому, в стране стремительно растет количество состоятельных людей. Наша компания за этим очень внимательно следит. За последний год число состоятельных людей в России увеличилось на 20%, и по этому показателю она опережает многие другие страны.

### **Если сравнивать отношение властей к частной авиации в России и других странах БРИК, какие различия? Где проще работать?**

Пример стран БРИК очень показателен, потому что Бразилия и Индия упростили законодательство,



регулирующее частную авиацию, что оказало положительное влияние на этот сектор, начался стремительный рост. По сравнению с этими странами в России пока правила очень жесткие, система не очень удобная. Но их пример очень показателен и демонстрирует, какой эффект подобные изменения могут оказать. В Китае правила упрощаются, но пока не достигнуты ступени Бразилии и Индии.

### **Кто основные клиенты компании в России?**

В основном — предприниматели, частные лица, компании. Самолеты покупают для ведения бизнеса, поскольку свой самолет помогает самостоятельно осуществлять перевозки, что положительно сказывается на бизнесе.

### **Требуется ли какая-то доработка самолетов Hawker Beechcraft специально для России с ее разнообразием климатических условий?**

Наши самолеты очень устойчивые, при любой погоде на них можно положиться. Какой-то серьезной модификации для России не требуется. Единственная трудность — опять же, законодательство. В данный момент компания работает над сертификацией своих продуктов и услуг в России, чтобы в момент отмены ограничений, компания смогла спокойно работать на этом рынке. Многие российские клиенты вынуждены регистрировать самолеты в других странах именно из-за законодательства. Если говорить о статистике, то в России сейчас зарегистрировано около 200 самолетов, а в Европе — примерно 5000. Если закон

будет изменен, их количество может вырасти и в России.

**Какие самолеты предпочитают российские клиенты?**

Говорят, что чем больше, тем лучше. Но если говорить о реальных потребностях, то все зависит от конкретного покупателя. Есть люди, которые покупают Hawker 4000, которые позволяют летать на более дальние расстояния, брать на борт больше пассажиров, груза. В то же время есть и те, кому удобнее обходиться турбовинтовыми самолетами King Air 350. Он позволяет осуществлять перелеты на более короткие расстояния, но потребляет меньше топлива, он удобен. Есть и такие клиенты, которые покупают несколько самолетов, например, большой и маленький.



**Имидж, образ, финансовые возможности и потребности — запросы российского покупателя отличаются от западных?**

Разница есть. Русские покупатели хотят получить самое лучшее, что-то на самом деле красивое. Они максималисты, очень тщательно подходят к выбору интерьеров, выбирают самые лучшие, элегантные. Что касается каких-то специальных требований, то возможны многие модификации по части интерьера. Это все обсуждается индивидуально с заказчиками.

**Hawker Beechcraft делает все, включая отделку салона?**

Компания все модификации по интерьеру делает сама. Есть совместный центр. Покупатели могут

вмешаться в процесс создания интерьеров на разных стадиях: на заводе в США либо уже в сервисном центре в Честере. Покупатели на любой стадии могут добавлять опции и сделать так, чтобы интерьер соответствовал их ожиданиям. Как правило, выбирают очень тщательно, часто деньги не на первом месте.

**Сколько заказов вы получили в этом году, на какие темпы роста рассчитываете?**

К сожалению, конкретных цифр мы сейчас дать не можем, поскольку год еще не закончился. На Россию у нас большие планы, в портфеле уже есть довольно много заказов. Ожидаем, что Россия станет самым быстрорастущим рынком.



## Богатым закручивают гайки

Президент США Барак Обама обнародовал на этой неделе свой план сокращения бюджетного дефицита, реализация которого в ближайшие десять лет позволит сохранить для американской казны \$4 трлн. Ключевым инструментом изыскания этих средств должно стать введение так называемого “налога Баффетта”, получившего имя одного из самых богатых американцев, миллиардера Уоррена Баффетта. Налог будет распространяться на “крупные корпорации и обеспеченных граждан, чей доход превышает \$1 млн в год”.

Между тем, еще до того момента, как Барак Обама вчера вечером переступил порог Капитолия, лидеры республиканцев в Конгрессе подвергли его план уничтожающей критике, обвинив главу Белого дома в популизме, игнорировании экономических реалий и нежелании договариваться с политическими оппонентами. “Когда президент предлагает подобные вещи, это наталкивает меня на мысль о том, что ему не нужен никакой двухпартийный консенсус. Он настроен на политическую войну и следует ее правилам. А это плохо для нашей экономики”, — предупредил глава Бюджетного комитета Палаты представителей Конгресса республиканец Пол Райан.

А лидер республиканской фракции в сенате Митч Макконнелл предрек, что “налог Баффетта”, в случае его утверждения конгрессом, вместо сокращения бюджетного дефицита и создания новых рабочих мест возымеет обратный эффект. По его словам, программа президента “еще больше дестабилизирует экономическую систему, поскольку нанесет удар по тем, кто создает рабочие места”. Господин Макконнелл обвинил Барака Обаму в попытке развернуть “классовую борьбу для достижения собственных целей”.



Одним из источников дополнительного дохода в плане Обамы стала сфера частной и деловой авиации. Так, например, президент США предлагает отменить ускоренную амортизацию для владельцев корпоративных самолетов. Эта льгота позволяла покупателям новых самолетов авиации общего назначения, которые используются в интересах бизнеса, ускоренно амортизировать от 50 до 100 % стоимости (в разные годы). По оценкам американских производителей, в последние годы до 40-50% новых поставок были осуществлены в рамках этой программы.

Также в числе предложений Барака Обамы есть предложение взимать с частных и корпоративных самолетов по \$ 100 за каждый полет. Поводом для введения нового сбора стало то, что в настоящее время частные пользователи воздушного пространства, по мнению президента США, не платят справедливую цену за использование системы управления воздушным движением. Сейчас бюджет системы

УВД на две трети формируется за счет акцизных налогов, которые платят в основном регулярные авиакомпании, в том числе в виде налогов на авиабилеты и на топливо. В прошлом году эти налоги составили \$ 10,8 млрд. Повышение платы с частных и корпоративных владельцев, по оценкам Обамы, позволит привлечь в систему УВД до \$ 11 млрд. в течение 10 лет.

Коалиция из девяти ассоциаций США, которые представляют пользователей и производителей корпоративных и частных самолетов, уже выпустили совместное заявление, выражая единую оппозицию к этому предложению Белого дома.

“Г-н Президент, многие зарубежные страны вводили плату за полеты в авиации общего назначения, и результаты этого были разрушительными”, говорится в заявлении. “Пожалуйста, не идите по этому опасному пути”.

Аналогичное предложение уже пыталась провести Администрация президента Джорджа Буша, однако потерпела поражение в Конгрессе.

Однако, администрация президента Обамы говорит, что нынешнее предложение направлено на пилотов, которые летают под руководством авиадиспетчеров. А частные пилоты, летающие без диспетчерского обеспечения, будут освобождены от нового налога. Также от него освобождаются воздушные суда, эксплуатируемые военными или иными государственными органами, использующиеся для медицинской помощи, и любой рейс, который не требует диспетчерского сопровождения.

По материалам Коммерсантъ, Reuters, BusinessWeek

## Формальный подход

14 сентября глава Росавиации Александр Нерадько сообщил, что ведомство подготовило документы по аннулированию свидетельств эксплуатанта у трех авиакомпаний. На следующий день стало известно, что Росавиация отозвала сертификаты у якутской чартерной авиакомпании “Илин”, у авиакомпании “Джеталлианс Восток” (дочка “Аэрофлота” и австрийского оператора Jetalliance) и у Ульяновского высшего авиационного училища.

Мы попросили генерального директора авиакомпании “Джеталлианс Восток” Игоря Чунихина рассказать о работе компании с начала операционной деятельности, о проблемах российского рынка деловой авиации и о ситуации, которая складывается в компании в настоящее время.

**Господин Чунихин, прошло более года с момента образования компании и, несмотря на то, что фактически компания**

*В конце прошлой недели в СМИ вышли сообщения об аннулировании сертификата эксплуатанта у трех авиакомпаний, в том числе и у Джеталлианс Восток. По словам генерального директора Игоря Чунихина, информация в этих сообщениях была некорректна. “Наше свидетельство “приостановлено до устранения”, но никак не отозвано, как было сказано. И эта ситуация нас не смущает. Более того, мне совершенно понятна логика авиационных чиновников, работающих в режиме оперативного ответа на серьезные замечания президента” - продолжил руководитель “Джеталлианс Восток”. “К тому же, в стране действуют единые федеральные авиационные правила, которые не оптимально адаптированы под потребности развития отрасли. Перед ними все равны, и национальный перевозчик, и региональный чартерный оператор, эксплуатирующий вертолеты. Россия – страна больших цифр и измерений во всем”.*

**начала свою операционную деятельность на рынке с начала текущего года, она уже зарекомендовала себя как надежный оператор премиум класса. Какова ситуация в компании сейчас?**

На прошлой неделе прошел очередной Совет Директоров нашей компании, на котором акционеры “Джеталлианс Восток” (Аэрофлот и Jetalliance) с удовлетворением отметили стабильную востребованность самолетов Cessna на российском рынке, развитие технической базы по обслуживанию бизнес-джетов Cessna в Шереметьево, а также завершение вывода из эксплуатации Ту-134. В настоящее время коллектив компании эксплуатирует Cessna Sovereign, Cessna CJ3 и Як-42 и напряженно работает над увеличением парка иностранных бизнес-джетов. Соответственно, подготовкой и вводом в строй новых пилотов, над сертификацией собственной службы обеспечения полетов, а также над улучшением качества обслуживания клиентов.

Но самой непростой темой повестки дня стало решение Росавиации приостановить действие Сертификата эксплуатанта нашей компании по формальному несоответствию пункту 8 Федеральных авиационных правил, а именно, отсутствию резервирования нашего Як-42. Акционеры от австрийского Jetalliance были не на шутку встревожены судьбой компании, которая создавалась, как образец российской компании деловой авиации. “Джеталлианс Восток” легально эксплуатирует иностранные воздушные суда, внесенные в российское свидетельство эксплуатанта в соответствии с самыми строгими требованиями по безопасности. Напомню, самолеты Cessna импортированы в Россию на основе межгосударственного соглашения между Россией и Австрией (Резолюция ИКАО 83 Бис).



Было принято решение в кратчайшие сроки устранить все имеющиеся, в том числе формальные, замечания и подать заявку на возобновление действия Свидетельства эксплуатанта, что мы и исполнили. 21 сентября 2011 года нами была подана такая заявка в Росавиацию. Мы ожидаем решение властей в начале следующей недели.

продолжение ►

**Охарактеризуйте, пожалуйста, российский рынок бизнес авиации. Какие проблемы нужно решать в первую очередь?**

Российский рынок бизнес-авиации – это 5-7 российских коммерческих операторов, эксплуатирующих до 10 самолетов в бизнес-компоновке (как иностранных, так и российских), и еще 10-15 авиакомпаний авиации общего назначения (некоммерческих перевозчиков) как правило с двумя-пятью иностранными воздушными судами, а также десятки компаний (прошу заметить, не авиакомпаний), которые управляют/продают услуги иностранных авиакомпаний в России. Именно иностранцы доминируют на российском рынке, на их долю приходится более 80 % деловых перевозок в/из и даже внутри России. Особое место на рынке занимают корпоративные эксплуатанты, работающие в структурах влиятельных финансовых и промышленных корпораций (Лукойл, Газпром, Норникель и др.), и обслуживающие прежде всего интересы этих корпораций.

Общая тенденция на рынке деловых авиаперевозок не уникальна - укрупнение бизнеса и монополизация услуг на всех возможных уровнях. Более того, этому рынку публично сказали – укрупняйтесь, поскольку все мелкое - ненадежное (?) и опасное (?). Последствия очевидны.

**Насколько российский рынок привлекателен для зарубежных операторов? И, почему все меньшее количество клиентов смотрят в сторону отечественных перевозчиков?**

Российский рынок очень привлекателен для зарубежных операторов, поскольку в нашей стране,



несмотря на экономическую нестабильность последних лет, уверенно растет количество состоятельных людей, желающих пользоваться услугами бизнес-авиации. Иностранные игроки безраздельно доминируют, поскольку на нашем рынке несравнимо легче предлагать услуги зарубежного перевозчика, чем создать российскую компанию. Я знаю это на своем примере. Многие мои коллеги на рынке недоумевают, зачем надо было импортировать иностранные ВС, растамаживать их и тратить такие большие средства на развитие российского оператора, когда все это есть за рубежом – бери и предлагай.

**Немного о Ваших планах: увеличение парка, персонала. Планируете ли Вы для**

**привлечения дополнительных клиентов вводить специальные программы?**

Безусловно, мы планируем увеличить эксплуатируемый парк, прежде всего, за счет привлечения «хозяйских» воздушных судов в свое управление. В частности, Jetalliance намерен передать нам до конца этого года еще один иностранный бизнес-джет в эксплуатацию. Мы имеем также предложения от российских компаний о передаче в наше оперативное управление российских и иностранных самолетов. Соответственно, будет расти персонал компании, который у нас состоит исключительно из российских граждан.



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе.



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 аэропорты прилета

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 19 по 25 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	66	23	52	13	11	14	30	165
Великобритания	18	99	117	50	2	34	20	263
Франция	50	122	144	40	5	76	63	323
Италия	12	72	83	54	7	37	87	147
Австрия	12	14	6	7	4	9	64	47
Швейцария	16	31	64	32	3	4	11	105
Россия	26	24	65	98	28	20	6	397

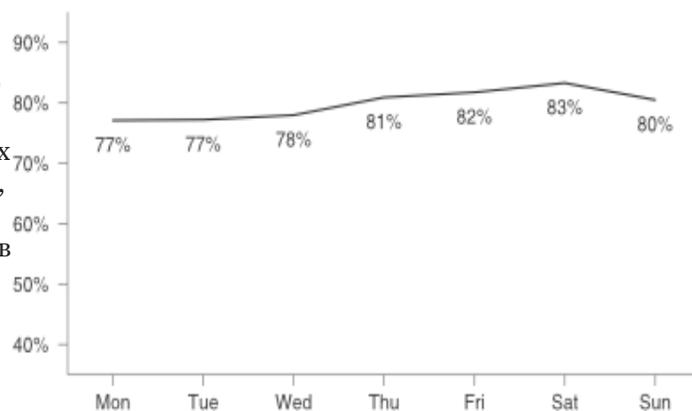
### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 19 по 25 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	2	4	5	2	4	6	13
Великобритания	3	40	9	4	0	3	3	15
Франция	2	12	5	5	3	15	5	15
Италия	1	4	8	3	2	2	0	5
Австрия	3	0	0	3	3	2	0	13
Швейцария	3	6	11	5	0	7	3	8
Россия	6	2	5	2	0	0	1	16

### Индекс наличия свободных самолетов

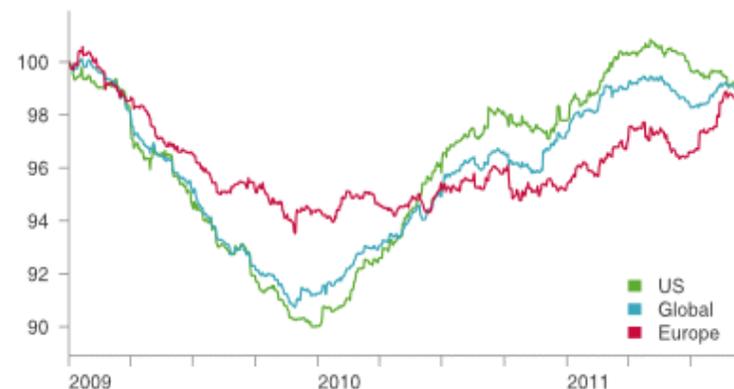
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1600	€ 1612	€ 1642
Cessna Citation Excel	€ 2903	€ 2806	€ 2676
Bombardier Challenger 604	€ 4780	€ 4753	€ 4778

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 16 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 31 Bombardier Challenger 604.

### Самые популярные аэропорты прилета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Кот Д'Азур, Ницца	2
3	Лугон, Лондон	5
4	Ле Бурже, Париж	4
5	Женева	6
6	Фарнборо, Лондон	10
7	Коста Смеральда, Олбия	3
8	Биггин Хилл	23
9	Пулково, СПб	13
10	Цюрих	12

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.