



Все-таки наши законодатели, когда хотят, умеют быстро работать. Волна лазерных нападений на самолеты подтолкнула парламентариев на подготовку законопроекта, предусматривающего уголовное наказание за такого рода хулиганские действия. Причем суровость предлагаемого наказания дает надежду на то, что количество лазерных атак сократится. Есть правда еще такие факторы, как свободная продажа мощных лазеров и сложность поимки хулиганов, которые дают им некоторую свободу действия. Будем надеяться на дальнейшие шаги властей по пресечению случаев лазерных атак, как, например, введение ограничения или запрета на продажу лазерных приборов, воспитательная работа среди жителей населенных пунктов вблизи аэропортов и т.п.

Еще одна законодательная инициатива вызывает положительные эмоции. По сообщению газеты “Коммерсантъ” скоро возможно разделение требований к авиационным перевозчикам в зависимости от характера летной деятельности. Такая система уже давно применяется в западных странах, и введение ее в нашей стране даст толчек как для региональных перевозок, так и для деловой авиации. Объединенная ассоциация деловой авиации России уже давно говорит о необходимости введения такой нормы, так как деятельность регулярных авиаперевозчиков и операторов деловой авиации существенно различается, и поэтому к ним нельзя применять одинаковые требования.

Еще одной интересной новостью стало подписание инвестиционного соглашения на развитие в аэропорте Витебска деловой и малой авиации. Учитывая напряженную ситуацию со стоянками в московских аэропортах, этот проект может иметь хорошие шансы на успех.



## Минтранс разобьет авиаторов на группы

Минтранс планирует изменить правила сертификации авиакомпаний. Чиновники хотят разделить их на деловые, региональные и магистральные и предъявлять к разным категориям разные требования.

**стр. 10**



## Обама против

На пресс-конференции в Белом доме 29 июня 2011 года Барак Обама сделал заявление, которое сильно расстроило всех американских производителей самолетов авиации общего назначения и отраслевые ассоциации.

**стр. 11**



## Все хотят в Китай

Практически все ведущие производители деловых самолетов, так или иначе, рассматривают этот регион в качестве производственной площадки. Возникает вопрос: а зачем им это надо?

**стр. 12**



## Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: -1,79%; индекс стоимости: -0,66%

В выпуске информация с 20 по 26 июня 2011 г.

**стр. 13**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,  
вместительнее всех

Gulfstream®  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

## Прошла конференция «Инфраструктура гражданской авиации»

Успешно завершила свою работу 7-я ежегодная международная конференция «Инфраструктура гражданской авиации», которая проходила 21-22 июня в Москве.

На конференции был затронут широкий спектр вопросов. Докладчики поделились взглядами на современные методы повышения конкурентоспособности аэропорта, обозначили основные пути увеличения пропускной способности и возможные направления развития аэропортов Московского авиаузла. С докладами на эту тему выступили директор по маркетингу Московского аэропорта Домодедово Владимир Камынин, председатель подкомитета по аэронавигации АЭВТ Леонид Щербаков, генеральный директор компании «Баланс интересов» Владислав Катчан.

Особое внимание было уделено вопросам развития региональных аэропортов. Были представлены концепции и инновационные решения для модернизации инфраструктуры аэропортового комплекса, обозначены типичные проблемы реализации региональных аэропортовых проектов, озвучены основные направления инвестиционных вложений. Свое видение этих и других вопросов представили генеральный директор компании «Новпорт» Михаил Смирнов, представитель по работе с заказчиками компании IBM Игорь Митропольский, директор по работе с клиентами в России и СНГ компании SITA Дмитрий Краснов и др. На конференции была дана оценка и нынешним тенденциям на рынке топливозаправочных услуг. В формате круглого стола своими мнениями поделились представители различных категорий участников рынка: Алексей Поплетеев, руководитель группы компаний «Аэрофьюэлз» Приволжского и

Уральского регионов; Оксана Рыжанкова, начальник службы топливного обеспечения S7 Airlines; Михаил Смирнов, генеральный директор компании «Новпорт»; Сергей Колтович, руководитель ТНК Авиа.

Впервые на конференции такого уровня были всесторонне озвучены вопросы подготовки российских аэропортов к массовым мероприятиям международного масштаба, таким как саммит АТЭС-2012, Всемирная Летняя Универсиада в Казани 2013, зимняя Олимпиада в Сочи 2014, Чемпионат мира по Хоккею 2016 и 21-й чемпионат мира по футболу 2018. Была представлена точка зрения не только принимающей стороны, но и зарубежных специалистов и консультантов, имеющих немалый опыт в области подготовки инфраструктуры к проведению массовых мероприятий. Свои доклады представили Сергей Лихарев («Базэл Аэро»), Андрей Черемных (Группа «Астерос»), Александр Авдеев (Ассоциация производителей сервисных услуг для пассажиров на транспорте), Сергей Детеньшев («Аэропорт Инвестментс»), Антон Корень (Центр стратегических разработок в гражданской авиации), Петер Белинский (Lufthansa Consulting), Paul Wessels (Netherlands Airport Consultants B.V.).

В конференции приняли участие руководители и специалисты аэропортов, авиакомпаний, топливных и хэндлинговых компаний, предприятий — поставщиков наземного оборудования, представители государственных органов и профессиональных ассоциаций, финансовых компаний, СМИ.

Конференция была организована компанией АТО Ивентс при поддержке Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта РФ.

**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  
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ  
Vnukovo-3  
MOSCOW  
2011  
www.jetexpo.ru

## 10 лет

Единороссы намерены в ближайшие дни внести в Госдуму законопроект, устанавливающий уголовную ответственность за угрозу безопасности эксплуатации транспортных средств из хулиганских побуждений, сообщает РИА Новости. Парламентариев возмутили случаи, когда с помощью лазерных указок ослепляют пилотов самолетов, тем самым нанося вред безопасности пассажиров.

“За угрозу безопасности транспортных средств из хулиганских побуждений нужно установить следующую градацию - срок заключения до трех лет, если создается угроза безопасности эксплуатации воздушных судов - до семи лет, если эти действия привели к смерти человека по неосторожности - до десяти лет”, - сказал глава комитета по конституционному законодательству и госстроительству Плигин.

По его словам, документ может быть принят Думой осенью. Депутат также считает, что необходимо проанализировать, как используются лазеры, и проработать требования к их производству.

В свою очередь, первый зампред комитета по безопасности Михаил Гришанков заявил РИА Новости, что “нужно широкое информирование общественности при обсуждении этого закона, что позволит (уже на этом этапе) остановить тех, кто совершает такие преступления, ведь они делают это специально”.

Парламентарий также уточнил, что срок заключения до десяти лет может быть назначен за действия, приведшие по неосторожности не только к смерти человека, но и к другим тяжким последствиям.

## Развитие деловой и малой авиации в Беларуси начнется с Витебска



Развитие в Беларуси нового вида транспортных услуг - деловой и малой авиации - начнется с Витебска. Об этом сегодня сообщил журналистам министр транспорта и коммуникаций Иван Щербо после подписания инвестиционного договора между Витебской областью и чешской компанией PDW Group s.r.o., передает БЕЛТА.

Инвестиционным договором предусматривается создание авиакомпании малой авиации, строительство ангарного комплекса для обслуживания бизнес-авиации, а также возведение транспортно-логистического центра в районе аэропорта “Витебск” и развитие инфраструктуры аэропорта, в том числе аэровокзального комплекса. На эти цели чешский инвестор намерен направить не менее 50 млн. евро.

“Это знаковый проект в целом для Беларуси, так как с его реализацией в стране появится новый вид транспортных услуг”, - подчеркнул Иван Щербо. Работа над проектом велась длительное время, в результате удалось найти инвестора, который сможет

выполнять все условия инвестиционного договора и развивать новое для Беларуси направление. Проект будет реализовываться в рамках Государственной программы развития гражданской авиации Беларуси на 2011-2015 годы.

По словам члена Совета директоров компании PDW Group s.r.o. Павла Городнова, инвестор намерен первоначально создать в Витебске пять специализированных компаний. Авиакомпания будет оснащаться самолетами L-410 производства Чехии, а в перспективе рассматривается возможность модернизации транспортных лайнеров Ил-76 и приобретение в лизинг пассажирских Ил-114 или франко-итальянских ATR. Летные и инженерно-технические кадры инвестор намерен набирать непосредственно в регионе, который еще не утратил славу авиационного края, а в будущем чешские авиастроители будут прорабатывать возможность открытия центра подготовки специалистов для полетов и обслуживания L-410.

Кроме того, в Витебске будет создана сервисная компания по обслуживанию самолетов бизнес-авиации, компания по обеспечению топливнозаправочных услуг. Одним из условий договора является создание транспортно-логистического центра в районе аэропорта “Витебск”, а также будет зарегистрирована компания сервисного обеспечения аэропорта “Витебск”. В рамках реализации проекта предполагается строительство гостиницы и модернизация аэровокзального комплекса аэропорта “Витебск”, инвестор планирует развивать и дополнительные сервисы. Предварительный объем инвестиций составляет около 50 млн. евро, однако сумма может возрасти после окончательного утверждения инвестором генерального плана проекта.

## EVEKTOR EV-55 совершил первый полет

Прототип турбовинтового самолета нового поколения EVEKTOR EV-55M совершил свой первый полет в аэропорте Куновице в Чехии в пятницу 24 июня 2011 года. Экипаж самолета состоял из летчика-испытателя EVEKTOR Йозефа Харвата и военного летчика майора Иржи Хана. Взлет был осуществлен в 10:55 по местному времени, а время полета составило 30 минут. Во время полета EV-55 достиг скорости в 125 узлов и высоты 3500 метров. По словам Йозефа Харвата самолет ведет себя в воздухе хорошо - легко управляется и четко реагирует на отклонение рулей.

EV-55M является военным вариантом многоцелевого самолета EV-55 Outback, который задуман двухдвигательным турбовинтовым высокопланом для перевозки 9 - 14 пассажиров или 1824 кг груза. Ранее сообщалось, что первый полет EV-55 откладывался, так как не было получено разрешение от армии и министерства обороны Чехии, которые контролируют начальные испытания самолета.

Технические характеристики этого самолета позволяют ему работать с коротких грунтовых взлетно-посадочных полос и на высокогорных аэропортах. Высокие летно-технические характеристики и низкие затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание EV-55 Outback должны заинтересовать многих эксплуатантов во всем мире. При разработке самолета конструкторы ориентировались на условия эксплуатации в странах Южной Америки, Африки и Азии, в которых недостаточно развита транспортная инфраструктура. Также перспективным клиентом должны стать компании из США, Бразилии, России, Индии, Китая и Австралии.

EV-55 будет предлагаться с тремя вариантами кабины: пассажирская версия, грузовая версия и



комбинированный вариант с грузовым отсеком в передней части кабины и пассажирскими местами в задней части. Время, необходимое для преобразования интерьера салона из одной версии в другую, не должно превышать 20 минут.

В августе 2010 г. Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов и председатель совета директоров компании «Evektor» Ярослав Ружичка подписали соглашение о намерениях по созданию в Ульяновске производства по серийной сборке самолета EV-55 Outback. Стоимость проекта оценивается в 107 млн евро. Доли сторон в нем распределяются таким образом: 51% — у чешской Evektor, 30% — у правительства Ульяновской области.

## Под контролем AgustaWestland

На авиасалоне в Ле Бурже компания AgustaWestland сообщила о покупке доли Bell Helicopter в программе конвертоплана (tiltrotor) BA609. Совместная компания Bell Agusta Aerospace Company (BAAC), которая занималась разработкой гражданского конвертоплана, будет переименована, но останется в американской юрисдикции. Также он станет новым заявителем на сертификат типа FAA. Новая компания будет полностью принадлежать AgustaWestland, а BA609 будет переименован в AW609.

Соглашение вступит в силу тогда, когда будут получены необходимые разрешения от регулирующих органов в Европе и США.

Программа AW609 будет управляться единой командой разработчиков, которая с осени 2011 года будет базироваться в Италии, в г. Кашина Коста (Cascina Costa). В то же время Bell Helicopter будет продолжать участвовать в разработке и сертификации компонентов AW609, которые он будет поставлять, когда конвертоплан достигнет стадии производства.

Разработка AW609 велась с учетом самых строгих стандартов сертификации FAA и EASA. Это делает AW609 пригодным для использования, помимо многих коммерческих задач, для правительственных нужд.

Первый AW609 будет базироваться в Арлингтоне, где будет проводиться программа летных испытаний. Второй AW609 будет базироваться на площадке AgustaWestland в Кашина Коста. Еще два воздушных судна, № 3 и № 4, будут собраны на этом же итальянском объекте компании. Сертификация AW609 по правилам FAA и EASA планируется в 2015 году, а поставки в 2016 году.

## В Россию поставлен первый Bell 429

Компании Bell Helicopter и Jet Transfer сообщают о поставке первого Bell 429 в Россию. Вертолет уже самостоятельно перелетел к месту своего постоянного базирования в г. Челябинск.

Bell 429 – единственный лёгкий двухдвигательный вертолет, разработанный в 21 веке. Это первый за долгие годы принципиально новый вертолет в линейке компании Bell Helicopter. Вертолет, построенный на предприятии в канадском городе Мирабель, прибыл в Россию в разобранном виде. Сборку и облет выполнили на Московском авиаремонтном заводе, силами специалистов Казанского авиапредприятия, под контролем технического представителя Bell Helicopter.

Bell 429 – мощная и быстрая машина, летающая со скоростью 270 км/ч. При её постройке широко применяются композитные материалы. За счет этого Bell 429 имеет самую просторную кабину в своем классе. Современные двигатели и авионика обеспечивают высочайший уровень безопасности. Вертолет имеет полезную нагрузку 1300 кг и может перевозить в зависимости от комплектации от 4 до 6 пассажиров. При его постройке широко применяются композиционные материалы. Первый полет состоялся в 2007 г., а сертификаты по стандартам FAA и EASA были получены в 2009 г. Российский сертификат типа Bell 429 получил весной 2011 г.

Bell 429, несомненно, займет лидирующие позиции на российском рынке легких двухдвигательных вертолетов.

Компания Jet Transfer является официальным представителем по продаже вертолетов Bell Helicopter и самолетов Cessna Aircraft в Российской Федерации, Республике Казахстан и Украине.



## Ограниченная свобода

Компания Capital Legal Services сообщает о том, что с 16 июля большинство зарегистрированных за рубежом деловых самолетов будет освобождено от уплаты таможенных пошлин и НДС, взимаемого при ввозе, при условии использования данных самолетов для выполнения некоммерческих полетов в пределах России.

Данное освобождение установлено Решением Комиссии Таможенного союза («Комиссия»), в одну из задач которой входит обязанность по обеспечению исполнения таможенного законодательства Таможенного союза Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь.

Указанное освобождение является весьма полезным для физических и юридических лиц, использующих собственные самолеты в личных целях в пределах территории Российской Федерации. Данное освобождение от уплаты таможенных пошлин и НДС, взимаемого при ввозе, не применяется к самолетам, на которых будут выполняться чартерные рейсы по России.

Указанное освобождение применяется к самолетам:

- с количеством пассажирских мест не более чем на 19 человек;
- находящимся в собственности иностранных юридических или физических лиц;
- используемым в пределах таможенной территории Таможенного союза для выполнения нерегулярных рейсов (вне коммерческого расписания);



- использование которых не имеет целью извлечение доходов.

Воздушные суда, соответствующие данным критериям, могут находиться на территории Российской Федерации в соответствии с таможенной процедурой временного ввоза в течение срока, не превышающего 30 дней, при этом общая продолжительность нахождения самолета на таможенной территории Таможенного союза не должна превышать 180 календарных дней в течение одного календарного года.

Capital Legal Services сможет проконсультировать все аспекты эксплуатации корпоративных самолетов в Российской Федерации.



## Ремонт закончен

В связи с завершением реконструкции участка пересечения взлетно-посадочной полосы №1 (ВПП-1) и взлетно-посадочной полосы №2 (ВПП-2) - «большой крестовины» - с 06.00 (по московскому времени) 1 июля 2011 года аэропорт Внуково приступает к эксплуатации ВПП-2 по всей длине – 3060 метров.

Одновременно вводятся в действие:

- участок пересечения ВПП-1 (от рулежной дорожки РД А7 до РД А8);
- РД А7;
- РД А8;
- РД С9 и РД С8.

С этого времени аэродром Внуково (ВПП-2) будет обеспечивать приём всех типов воздушных судов без ограничений и работать по метеоминимуму I и II категории посадки ИКАО.

С целью информирования командиров воздушных судов авиакомпаний, отработаны все необходимые аэронавигационные документы для выполнения полетов в аэропорт Внуково.

Напомним, что активные работы по модернизации аэродромного комплекса были начаты во Внуково в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» и «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)» в 2005 году. В результате в 2008 году введён в эксплуатацию новый командно-диспетчерский пункт, оборудованный новейшими радиотехническими средствами обслуживания воздушного движения и навигации, включая мощный вычислительный комплекс по обработке плановой информации и данных, получаемых от радиолокационных станций.

Работы по реконструкции «большой крестовины» были завершены с соблюдением всех сроков в условиях действующего аэропорта. Тем не менее, впереди еще такой сложный проект, как реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП-1) длиной 3000 метров. Проект предусматривает реконструкцию существующего покрытия взлетно-посадочной полосы, ее удлинение на 500 м, оснащение взлетно-посадочной полосы светосигнальным оборудованием по III-й категории точных заходов на посадку и посадок по приборам по классификации ИКАО (высота принятия решения менее 30м, при дальности видимости на ВПП не менее 200м), строительство скоростных рулежных дорожек и вододренажной системы.

Реализация проекта назрела давно: износ покрытия ВПП-1 составляет около 80%, а ее последняя реконструкция проводилась более 35 лет назад. Чрезвычайно остро стоит вопрос необходимости удлинения ВПП-1. Длина взлетно-посадочной полосы, спроектированной и построенной еще в конце 30-х годов прошлого века, уже не отвечает требованиям безопасности при эксплуатации современных воздушных судов большой взлетной массы, типа Ил-96, В-747, А-380 и др. Подобное инфраструктурное ограничение, безусловно, тормозит развитие аэропортового комплекса. Удлинение ВПП позволит более взвешенно сбалансировать пропускную способность аэродрома и сервисную инфраструктуру аэропортового комплекса.

В связи с окончанием ремонта «крестовины» во Внуково возвращается президентский авиаотряд. Пресс-секретарь управделами президента РФ Виктор Хреков сообщил Интерфаксу, что все самолеты специального летного отряда «Россия» с 1 июля

начнут возвращаться из аэропорта «Шереметьево» на прежнее место базирования - во «Внуково».

«После 1 июля самолеты летного отряда «Россия» начнут передислоцироваться из «Шереметьево» во «Внуково», - сказал он в понедельник 27 июня 2011 г. По его словам, ремонт взлетно-посадочной полосы аэропорта «Внуково» завершен.

Хреков подчеркнул, что временная дислокация самолетов авиаотряда «Россия» в «Шереметьево» «благодаря скоординированной работе авиационных и других служб, обеспечивающих полеты высших должностных лиц России, не было никаких проблем с движением по Ленинградке, чего опасались некоторые скептики».

Спецавиаотряд «Россия» Управделами президента РФ обслуживает главу государства, премьер-министра, спикеров Совета Федерации и Госдумы, председателя Конституционного суда, руководителя Следственного комитета, генпрокурора, главу МИД, руководителя администрации президента, других должностных лиц, выполняющих поручения главы государства.

С 15 апреля большинство воздушных судов летного отряда «Россия», осуществляющего авиаперевозку первых лиц государства, перебазировались из «Внуково» в «Шереметьево» в связи с ремонтом первой взлетно-посадочной полосы аэропорта. В «Шереметьево» были переведены все самолеты спецотряда, осуществляющие как зарубежные, так и внутренние рейсы, за исключением самолетов Ту-134 и Falcon, для которых достаточно укороченной взлетно-посадочной полосы.



## Назначен директор службы технической поддержки Gulfstream в Азии

Компания Gulfstream Aerospace назначила Пола Лу (Paul Lu), своего обладающего многолетним стажем работы в компании сотрудника, директором службы технической поддержки в Азиатском регионе. Г-н Лу, говорящий на кантонском и немного на мандаринском диалектах китайского языка, будет работать в Гонконге.



Обязанности Пола Лу в рамках этой должности включают в себя все аспекты работы службы технической поддержки, в том числе оказание помощи операторам самолетов в Азии и обеспечение транзита самолетов компании через территорию Азиатского региона. Г-н Лу также будет обеспечивать поддержку продаж новых самолетов, поставок материалов, сертификации и взаимодействия компании Gulfstream с Главным управлением гражданской авиации Китая.

“Эта должность приобретает особое значение в связи с ростом парка наших воздушных судов в Азии, - отметил президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). - Богатый опыт работы г-на Лу в сферах международной деятельности и деловой авиации поможет повысить эффективность работы сети технической поддержки клиентов компании Gulfstream на территории Азии. Длительные отношения г-на Лу с азиатскими операторами самолетов компании, а также знание им языка и культуры региона позволяют нам считать его чрезвычайно ценным сотрудником компании”.

С августа 2008 года Пол Лу работал в Южной Калифорнии в качестве локального руководителя

программы по производству нового флагманского самолета компании Gulfstream G650. В качестве специалиста по связям с ключевыми поставщиками компании Gulfstream в Южной Калифорнии г-н Лу отвечал за осуществление контроля за проектированием, испытанием, сертификацией, обеспечением качества и надежности деталей и комплектующих, поставляемых компании Gulfstream.

Пол Лу, ветеран отрасли деловой авиации с 30-летним стажем, работает в компании Gulfstream уже 15 лет. Свою карьеру в компании Пол Лу начал в 1996 году в штаб-квартире компании Gulfstream в Саванне на должности специалиста по электросистемам отдела технической поддержки, после чего до своего переезда в Лонг-Бич в 1999 году он занимал должности помощника руководителя и руководителя направления государственных программ.

Г-н Лу получил степень бакалавра в области авиации в Колледже штата имени Томаса Эдисона в Трентоне (штат Нью-Джерси), степень магистра в области аэронавтики - в Университете аэронавтики Эмбри-Риддла в Дейтона-Бич (штат Флорида) и степень доктора делового администрирования - в Новом юго-восточном университете в Форт-Лодердейле (штат Флорида).

Г-н Лу будет работать под руководством вице-президента отдела обслуживания клиентов Барри Рассела (Barry Russell).

## Новый руководитель Jet Aviation



Компания General Dynamics 30 июня 2011 г. объявила, что с 1 июля 2011 г. президентом Jet Aviation станет Даниэль Клэр (Daniel G. Clare). Г-н Клэр будет подчиняться исполнительному вице-президенту авиационного подразделения General Dynamics Джо Ломбардо. Даниэль Клэр сменит Питера Эдвардса, который объявил о своем уходе из Jet Aviation 20 июня 2011 г.

До этого назначения Даниэль Клэр был старшим вице-президентом и финансовым директором Gulfstream Aerospace, работая на этой должности с 2000 года. Он отвечал за финансовые операции и поддержку всей деятельности компании Gulfstream, включая бухгалтерский учет, формирование бюджета, налоговой, финансовой отчетности и анализ. Он также был ответственным за организацию информационных технологий в компании.

Клэр присоединился к Gulfstream в 1998 году в качестве директора по финансам подразделения сервисного обслуживания самолетов. До прихода в Gulfstream, он был вице-президентом и главным финансовым директором компании Liberty Technologies. Еще раньше он работал на различных должностях в финансовом отделе компании General Electric. Клэр получил степень бакалавра в области бухгалтерского учета в университете штата Пенсильвания.

Jet Aviation является дочерней компанией General Dynamics. Она была основана в Швейцарии в 1967 году и является одной из ведущих компаний в мире по предоставлению услуг в области деловой авиации.

## Сделка завершена

Компания Cirrus завершила слияние с государственной китайской авиастроительной компанией CAIGA. Решение об этой сделке вызвало много разногласий в авиационном сообществе США, однако она была необходима крупнейшему производителю поршневого самолета в мире для ускорения разработки новых продуктов, в частности, сверхлегкого реактивного самолета SF50. Также деньги понадобятся для расширения производственной линейки выпускаемых самолетов и ускорения выхода на мировые рынки. Китайская корпорация обладает необходимыми для этих целей финансовыми ресурсами и пообещала на первых порах не вмешиваться в нынешнюю деятельность компании.

Несмотря на такие положительные перспективы от этой сделки, неприятие продажи Cirrus китайцам даже вызвало создание инициативной группы по поиску американских инвесторов во главе с аналитиком Брайаном Фоли, который был довольно негативно настроен по отношению к этому событию.

По сообщению партнеров, производственные мощности Cirrus останутся в США, тем не менее, CAIGA рассматривает возможность открытия второй сборочной линии в Китае. Однако для этого необходимо, чтобы китайский рынок начал генерировать объем продаж, который позволит окупить затраты на организацию производства.

Теперь, когда сделка завершена и открылся доступ к китайским деньгам, Cirrus будет активизировать работу над своим флагманом SF50 Vision, на который насчитывается около 430 заказов. “Vision является в настоящее время нашей основной целью”, говорит Brent Уотерс, президент и главный исполнительный директор Cirrus. “Мы надеемся вывести его на рынок в течение следующих трех лет”.

## Цель – 100 бизнес-джетов

Китайская лизинговая компания Minsheng Financing Leasing (LOI) планирует подписать протоколы о намерениях с Bombardier и Gulfstream. Целью этих соглашений должен стать заказ до 30 самолетов одного или обоих производителей, сообщает Corporate Jet Investor.

Тем не менее, представитель китайской лизинговой компании говорит, что они пока находятся в процессе переговоров с обоими производителями, и что Minsheng Financing еще не готова на твердые заказы.

Эти переговоры преследуют цель Minsheng Financing иметь к концу 2011 года 100 заказанных самолетов, о которой заявил вице-президент Minsheng Financing Leasing Чжан Бо на Международной конференции по финансированию деловых самолетов и вертолетов в Лондоне в феврале этого года.

В настоящий момент Minsheng имеет заказы на 38 бизнес-джетов Bombardier, Dassault, Gulfstream и Hawker Beechcraft.

Компания также ведет переговоры с Bell, Eurocopter и Sikorsky для формирования рынка лизинга для бизнес-вертолетов.

Соглашение с Gulfstream, как ожидается, будет официально объявлено до конца июня. Заказ будет состоять из бизнес-джетов G250, G450 и G550.

Minsheng также рассматривает включение в свой портфель самолетов Bombardier Challenger 605 и Global.

## Президентские Falcon 7X прошли ТО

Самолеты Falcon из авиапарка Специального летного отряда ГТК “Россия”, занимающегося перевозками первых лиц государства, прошли во Франции необходимый техосмотр, в связи с решением Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) приостановить полеты таких самолетов, неполадок не выявлено, сообщил РИА Новости пресс-секретарь управделами президента РФ Виктор Хреков.

EASA приостановило полеты Falcon 7X производства французской Dassault Aviation из-за сбоя в системе управления, говорится в директиве агентства. Причиной стал инцидент с одним из самолетов такого типа. По данным EASA, подобный отказ может привести к полной потере контроля над самолетом. В мире эксплуатируется 112 таких машин, два Falcon 7X находятся в парке Специального летного отряда.

“Самолеты Falcon из авиапарка Специального летного отряда прошли соответствующую процедуру в связи с объявлением EASA и готовы к эксплуатации, - сказал Хреков. - С этими самолетами все в порядке, никаких неполадок в них не выявлено”.

Процедура технического осмотра была пройдена во французском Ле Бурже.

Самолеты Falcon для авиапарка первых лиц страны были закуплены в прошлом году. Как отметил тогда управделами президента РФ Владимир Кожин, аналоги в России не производятся и в ближайшей перспективе не будут производиться, но при этом небольшие самолеты значительно экономят бюджетные средства. Кожин привел стоимость рейсов Ил-96 300 по маршруту Москва-Санкт-Петербург и самолета класса Falcon - 450-460 тысяч против 80-90 тысяч рублей.

## Завершилось расследование катастрофы Challenger 604 в Алматы

Семейство бизнес-джетов Challenger 600/604 опасно эксплуатировать в российских условиях зимой из-за сверхкритического профиля крыла у этих самолетов, если не включать противообледенительную систему крыла.

Такой вывод можно сделать после завершения расследования катастрофы самолета Challenger CL-604, регистрационный номер D-ARWE, авиакомпании «JetConnection Businessflight AG» (ФРГ), происшедшей 25.12.2007 в международном аэропорту Алматы Республики Казахстан. Расследование проводилось совместной комиссией МАК и Комитета Гражданской Авиации Республики Казахстан.

При выполнении взлета, после отрыва самолета от ВПП, возникло интенсивное кренение самолета вправо, сопровождавшееся потерей высоты. В процессе развития крена правая плоскость крыла коснулась поверхности обочины ВПП, после чего, отвернув вправо, самолет столкнулся с поверхностью летного поля. При дальнейшем перемещении по земле самолет столкнулся с железобетонным ограждением аэродрома, разрушился и частично сгорел в наземном пожаре. На борту самолета находились три члена экипажа и один пассажир. В результате авиационного происшествия один член экипажа погиб. Остальные лица, находившиеся на борту воздушного судна, получили серьезные телесные повреждения.

Позаключению комиссии, авиационное происшествие произошло в результате несимметричной потери несущих свойств его крыла на этапе взлета, что привело к сваливанию самолета непосредственно после отрыва от ВПП.

Причиной потери несущих свойств крыла, наиболее вероятно, явилось влияние загрязнения

его передней кромки осадками в виде снега после проведения противообледенительной обработки, которое стало следствием невключения экипажем противообледенительной системы крыла перед взлетом, что является обязательным требованием руководства по летной эксплуатации самолета Challenger 604 при фактических метеорологических условиях (осадки в виде слабого снега, температура воздуха минус 140 С, влажность воздуха 92 %, температура точки росы минус 150 С, сухой снег на ВПП, толщиной 10 мм). Также могло способствовать ухудшению ситуации значительное превышение экипажем ограничений, установленных инструкцией по темпу подъема переднего колеса (скорости увеличения угла тангажа) при взлете с «загрязненным» крылом, при невозможности контролировать этот параметр инструментально.

По мнению комиссии, неэффективность, на этапе взлета, существующей системы защиты от сваливания, из-за повышенной чувствительности крыла даже к незначительному загрязнению передней кромки, не может полностью гарантировать предотвращение подобных происшествий в будущем.

За период эксплуатации самолетов типа CL-600-2B19 и CL-600-2B16 с ними произошло несколько авиационных происшествий, обстоятельства которых схожи с обстоятельствами рассматриваемого происшествия:

- 4 января 2002 года, в аэропорту Бирмингем (Великобритания) с самолетом CL-600-2B16;
- 21 ноября 2004 года, в аэропорту Баоту (Китай) с самолетом типа CL-600-2B19;
- 28 ноября 2004 года, в аэропорту Монтроуз (Колорадо, США) CL-600-2B16;
- 13 февраля 2007 года, в аэропорту Внуково (Российская Федерация) с самолетом CL-600-2B19.

Во всех перечисленных случаях было установлено, что непосредственно после отрыва от ВПП самолет выходил на режим сваливания с интенсивным неуправляемым кренением и дальнейшим столкновением с землей.

По итогам расследования происшествия МАК рекомендует авиакомпаниям, эксплуатирующим самолеты типа CL-604:

- провести специальные разборы по изучению обстоятельств и причин авиационного происшествия с самолетом CL-604 D-ARWE;
- при подготовке к эксплуатации в осенне-зимний период с летным составом проводить занятия по особенностям аэродинамики ВС подобного типа, с акцентированием внимания на возможности попадания в режим сваливания на взлете при «загрязнении» крыла отложениями льда, инея, снега и т.п., а также по правилам противообледенительной обработки ВС и применения противообледенительной системы крыла.
- рекомендовать командирам ВС, выполняющим полеты на самолете CL-604, при наличии в экипаже второго пилота с малым (менее 200 часов) опытом полетов на данном типе ВС, самостоятельно выполнять взлеты и посадки в условиях обледенения, осадков, низкого коэффициента сцепления на ВПП и при предельных значениях боковой составляющей ветра.

В то же время производителю этих бизнес-джетов компании «Bombardier» следует рассмотреть вопрос о разработке более эффективных рекомендаций для пилотов по недопущению попадания в режим сваливания на взлете из-за «загрязненности» крыла.

[Полный отчет о расследовании.](#)



## Минтранс разобьет авиаторов на группы

Минтранс планирует изменить правила сертификации авиакомпаний. Чиновники хотят разделить их на деловые, региональные и магистральные и предъявлять к разным категориям разные требования. Подобная система уже работает в США. В России же сейчас от региональных перевозчиков с малоразмерным парком и маленьким пассажиропотоком спрашивают так же, как с крупных сетевых авиакомпаний, что мешает развиваться ближнемагистральным перевозкам внутри страны. Источники “Ъ” в Минтрансе и Госдуме рассказали, что министерство разрабатывает поправки в Федеральные авиационные правила N 11 (ФАП-11), которые содержат принципы выдачи авиакомпаниям сертификата эксплуатанта (разрешение на осуществление летной деятельности). Собеседники “Ъ” уточняют, что внести документ на рассмотрение правительства планируется до конца года. Поправки предусматривают, что при выдаче сертификата эксплуатанта каждой новой авиакомпании будет учитываться ее назначение (авиатакси, региональная либо магистральная), дальность и частота рейсов, планируемый пассажиропоток и размерность парка.

Заместитель руководителя комитета по транспорту Сергей Гаврилов подтвердил эту информацию, пояснив, что сейчас в России для всех авиакомпаний одинаковые сертификационные требования. Это накладывает на небольших региональных перевозчиков “излишние обязательства и расходы” и сдерживает их развитие. Изменение требований к авиакомпаниям, считает господин Гаврилов, может создать благоприятные условия для развития перевозок между российскими регионами.

Источник “Ъ” в Минтрансе добавляет, что независимо от назначения авиакомпании сейчас требуется



наличие в ее парке трех однотипных самолетов. Причем один из самолетов должен постоянно находиться на земле (в качестве резервного борта). Для деловых и региональных перевозчиков, полагает чиновник, это неоправданно и влечет существенные издержки. Разделение авиакомпаний на группы, считают в Минтрансе и Росавиации, решит эту проблему. Заместитель директора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Андрей Шнырев полагает, что “это будет рациональный подход с учетом специфики работы эксплуатантов”, поскольку “мы предусматриваем большой букет отличий авиакомпаний”.

Гендиректор “ЮТэйр” Андрей Мартиросов (в группу “ЮТэйр” входит и региональная компания “ЮТэйр экспресс”) согласен, что некоторые требования к региональным перевозчикам “излишни либо сильно устарели”. Поэтому приведение российских авиационных правил к мировым стандартам можно только приветствовать, отмечает топ-менеджер. Он подчеркивает, что либерализация требований — это “облегчение жизни авиакомпаний и сокращение бюрократической волокиты, а не уровня безопасности полетов”. Чаще всего собственные правила по безопасности у авиакомпаний даже более высокие, чем спрашивает с них Росавиация, уверяет Андрей Мартиросов.

Глава аналитического отдела “Авиапорта” Олег Пантелеев уточняет, что частично сертификационные требования уже изменены. Так, в прошлом году выпущены новые ФАП, которые выделили из общего числа авиакомпаний, выполняющие “авиационные работы” (спецперевозки, сельхозработы). До этого они также получали разрешение от Росавиации по общим для всех авиакомпаний требованиям. Принцип деления авиакомпаний на группы рационален, соглашается Олег Пантелеев. Международный советник юридической фирмы Debevoise & Plimpton Виктор Снегирев добавляет, что Минтранс использует опыт авиационных правил США. Эксперт полагает, что эта система является “образцово-показательной для всего мирового авиационного права, так как предполагает не только индивидуальный подход к компаниям, но и высокие требования к безопасности полетов”.

Источник: Коммерсантъ



## Обама против

На пресс-конференции в Белом доме 29 июня 2011 года Барак Обама сделал заявление, которое сильно расстроило всех американских производителей самолетов авиации общего назначения и отраслевые ассоциации.

Суть его предложений состоит в том, чтобы отменить льготы для владельцев бизнес-джетов. В настоящее время в США существует программа ускоренной амортизации при покупке нового делового самолета. В конце прошлого года сам президент США внес предложение по 100% ускоренной амортизации капитальных вложений. Тогда это предложение поддержали многие американские производители самолетов авиации общего назначения. Ведь под это правило попадали покупки самолетов корпоративными клиентами авиапроизводителей.

В нынешнем заявлении Барака Обамы акцент сделан именно на владельцах деловых самолетов, нефтяных компаниях и финансовых организациях. Он сказал, что неплохо бы конечно оставить эти льготы, но



социальные программы тоже необходимы, и поэтому богатым гражданам придется взять на себя большую нагрузку. Причиной такого заявления стала непростая ситуация с дефицитом бюджета США. Дефицит бюджета США, по прогнозам, достигнет 1,4 трлн. в этом году, что выше прошлогодних 1,29 трлн. долларов и чуть ниже рекордной отметки 1,41 трлн. долларов в 2009 году.

«Любое решение, касающееся сокращения бюджетного дефицита, потребует болезненных решений», – заявил президент. Он отметил, что бюджетный дефицит – одна из серьезнейших проблем американской экономики. Обама упомянул в своей речи корпоративные самолеты шесть раз, критикуя нежелание республиканцев увеличить налоги и поднять планку государственного долга США.

Однако по информации Bloomberg от отмены льгот правительство США может получить порядка 3 млрд. долларов в течение 10 следующих лет. К тому же демократы, к которым принадлежит нынешний президент США, хотят увеличить срок амортизации бизнес-джетов в корпоративных авиапарках с пяти до семи лет. Но такой порядок цифр смотрится мизерным на фоне общего долга страны, и поэтому заявление Обамы экспертами рассматривается скорее политическим, нежели экономическим. Может, это уже начало предвыборной кампании 2012 года?

Все ассоциации, которые каким-либо образом представляют интересы владельцев самолетов или производителей, уже выразили свою негативную точку зрения по этому заявлению президента США.



## Все хотят в Китай

Bombardier, Cessna, Hawker Beechcraft и Israel Aerospace Industries (IAI) вышли во второй тур тендера по созданию совместного предприятия с Aviation Industry Corporation of China (AVIC) по организации сборки бизнес-джетов в Китае, сообщает Corporate Jet Investor.

Стоит отметить, что на этой неделе CAIGA – материнская компания AVIC – завершила процесс покупки американского производителя авиации общего назначения Cirrus Aircraft.

Совместное сборочное предприятие будет базироваться в Чэнду, столице провинции Сычуань, на юго-западе Китая. Как обычно при такого рода сотрудничестве, китайская сторона будет владеть по меньшей мере 51%.

Dassault и Embraer также участвовали в начальном туре тендера, но вышли из этого процесса. Gulfstream не подавал заявки на участие.

Мы уже сообщали о том, что Hawker Beechcraft собирается создать СП в Китае. Однако выходит так, что практичеки все ведущие производители деловых самолетов, так или иначе, рассматривают этот регион в качестве производственной площадки. Причем Embraer для себя этот вопрос решил, подписав соглашение о сборке Legacy 650 в рамках уже действующего СП с AVIC.

Возникает вопрос: а зачем им это надо? Можно выдвинуть несколько предположений.

Во-первых: близость к клиенту. Азиатско-Тихоокеанский регион в посткризисном мире рассматривается в качестве спасительной соломинки для западных производителей. Неудовлетворенный спрос и послабления в авиационном и налоговом



законодательстве в перспективе будут (что заметно уже и сейчас) генерировать значительный поток заказов от клиентов из этого региона. Значит ли это, что надо быть ближе к клиенту?

Во-вторых, удешевление производства. Китай уже стал мировым центром производства. Это касается не только электроники, но также автомобильной, металлургической и других отраслей промышленности. Такое положение дел связано с дешевой и многочисленной рабочей силой и привлекательной инвестиционной политикой властей Китая. Может авиапроизводители клюнули на этот крючок и собираются таким образом сделать свою продукцию дешевле? Однако есть уже прецеденты возврата производства электронных компонентов из Китая обратно в Америку из-за увеличения расходов на заработную плату китайским рабочим, которая за последние годы значительно выросла. Тем более, что существенно сократить стоимость не удастся, так как все комплектующие

производятся в западных странах и составляют подавляющую долю в стоимости самолета, а локализация требует значительных затрат на исследования и технологическую модернизацию производства. А продавать самолеты, собранные в Китае, на мировом рынке будет наверно не просто.

В-третьих, доступ к финансовым ресурсам. Именно этот аргумент приводило руководство Cirrus Aircraft в качестве мотивации продажи компании китайцам. Может остальные производители также хотят, через СП, немного отщипнуть от китайского финансового пирога? Однако, имея меньшую долю в совместном предприятии, западные производители не смогут существенно влиять на финансовые потоки.

Ну и четвертым аргументом для организации производства может стать необходимость застолбить место. Китай уже имеет соглашение с Embraer о сборке бизнес-джетов, и скорее всего в этом регионе нет особой необходимости создавать филиалы всех производителей. Поэтому, кто первый успеет договориться с китайскими товарищами, тот и будет «королем».

Хотя причиной стремлений производителей может быть комбинация этих факторов или совсем непонятные нам причины. Однако, целесообразность организации СП в Китае все-таки остается под вопросом.

Понятно, что китайцам такие СП только на руку. Они получают технологии и опыт, которые помогут им в будущем создавать свои самолеты в этом сегменте. Такое случалось уже во многих областях производства, чему могут быть примеры в легкой промышленности, электронике, автомобилестроении и военной авиации. Будем ждать китайских бизнес-джетов...

## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 20 по 26 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 аэропорты прилета

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 20 по 26 июня 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	69	96	60	59	7	27	11	192
Великобритания	109	130	250	127	8	26	44	410
Франция	76	225	290	122	4	46	129	483
Италия	81	53	147	143	7	75	212	204
Австрия	14	14	12	11	0	7	42	53
Швейцария	19	53	84	80	19	14	69	141
Россия	13	42	257	402	22	37	15	507

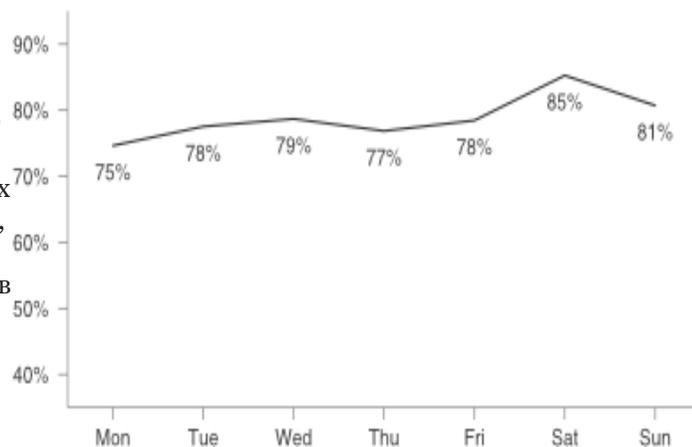
### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 20 по 26 июня 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	16	3	5	3	4	2	0	25
Великобритания	4	49	24	4	3	4	0	25
Франция	5	13	14	7	9	15	3	28
Италия	4	10	12	24	6	6	2	30
Австрия	4	2	4	5	4	1	2	11
Швейцария	5	6	14	6	0	12	0	21
Россия	3	1	8	1	4	0	0	22

### Индекс наличия свободных самолетов

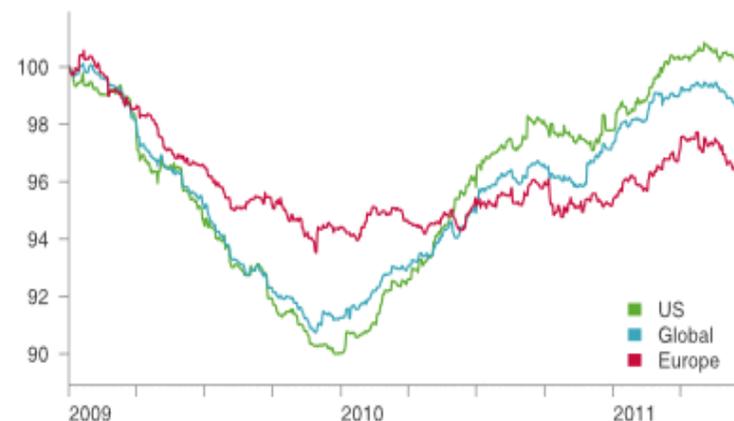
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

### Индекс стоимости летного часа.

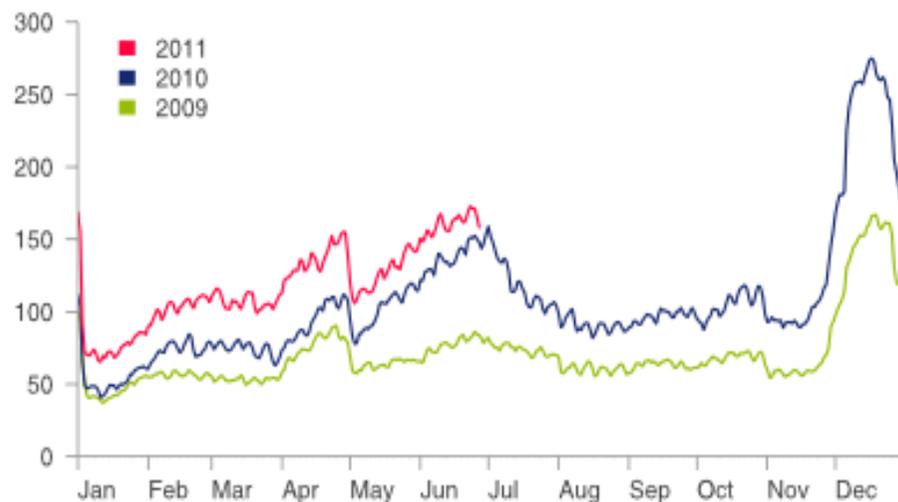
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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	€ 1598	€ 1604	€ 1592
Cessna Citation Excel	€ 2772	€ 2615	€ 2706
Bombardier Challenger 604	€ 4721	€ 4768	€ 4695

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 23 Cessna Citation Jet, 24 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	Ле Бурже, Париж	3
4	Лутон, Лондон	4
5	Женева	5
6	Фарнборо, Лондон	8
7	Пулково, СПб	7
8	Цюрих	6
9	Коста Смеральда, Олбия	23
10	Галилео Галилей, Пиза	16

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