



Наверно наша система управления авиационной отраслью совсем пришла в упадок. Такой вывод можно сделать наблюдая лихорадочную работу Минтранса и Росавиации по разработке нормативных документов, соответствующих мировым стандартам. Уже известная инициатива по сокращению вертикального эшелонирования в российском воздушном пространстве, по сообщению газеты Коммерсантъ, в скором времени будет реализована в Московской воздушной зоне.

Также не дает покоя чиновникам петрозаводская катастрофа. На совещании 5 июля 2011 года Минтранс выступил с инициативой о законодательном запрещении каких-либо санкций в случае принятия решения и ухода на второй круг пилотами российских авиакомпаний. Конечно в бизнес-авиации эта проблема стоит не так остро. Однако этот законопроект сможет улучшить общий психологический климат в профессиональной среде, что очень важно. Наверно в нашей стране этот, довольно нелепый с точки зрения здравого смысла, законодательный акт, поможет сместить в умах руководителей авиакомпаний акцент от “прибыли любой ценой” в сторону обеспечения безопасности полетов.

Ну и конечно не обошлось на этой неделе без очередных заявлений по поводу горячей темы - “лазерных” хулиганов. Горячий кавказский темперамент не позволил руководителю Чечни Рамзану Кадырову остаться в стороне - он распорядился изъять из продажи на территории республики лазерные указки. Вот так эффективно решаться вопросы, от которых зависит безопасность людей.



Воронежское авиатакси

Руководитель авиатакси Dexter Евгений Андрачников предложил создать в Воронеже центр бизнес-авиации, что позволит привлечь в область предпринимателей из соседних регионов, а также задействовать авиапарк компании **стр. 8**



На второй круг без страха

Министерство транспорта РФ предлагает законодательно прописать запрет на наказание членов экипажей воздушных судов за уход на второй круг. **стр. 9**



Неторопливая поступь восстановления

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в мае 2011 и за первые пять месяцев 2011 года. **стр. 12**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: -10,5%; индекс стоимости: -0,60%

В выпуске информация с 27 июня по 3 июля 2011 г. **стр. 13**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Новых пилотов подготовят в ближайшие годы



Нехватка квалифицированных пилотов в гражданской авиации России будет преодолена в течение ближайших нескольких лет, сообщил во вторник 5 июля 2011 г. журналистам замминистра транспорта РФ Валерий Окулов.

По его словам, в последние годы значительно увеличено финансирование летных училищ, увеличился также парк тренажеров, а программа подготовки пилотов была расширена до 150 часов налета.

«Сейчас утверждена новая программа, где предусмотрена подготовка в 280 часов, из них 200 на тренажере и 80 на самолете. Эта программа комбинированная – задействованы авиакомпании как заказчик и летное училище», - сказал Окулов.

Он пояснил, что училища будут давать теорию и подготовку на тренажерах, а авиакомпании – подготовку на тех самолетах, которые ими эксплуатируются.

«Оплачивает обучение – около \$80-90 тыс. – также

будут авиакомпании, которые затем смогут вычитать эти средства из зарплаты подготовленных ими летчиков», - добавил замминистра.

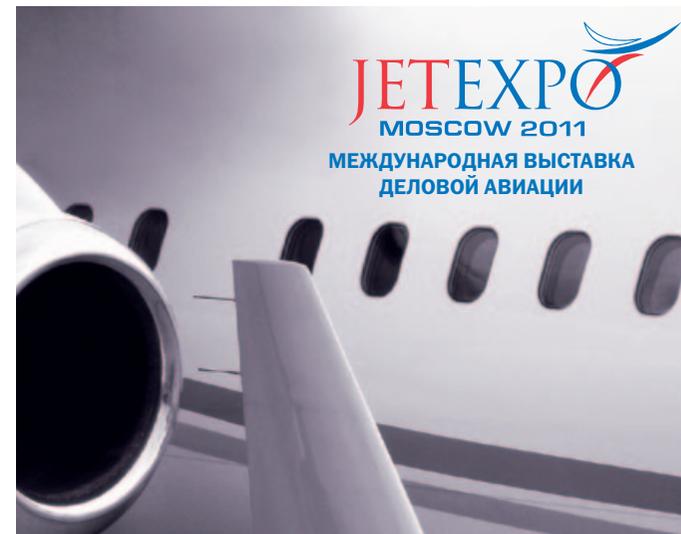
Он подчеркнул, что именно подобная схема обучения пользуется в мире наибольшим успехом. «Пилотный проект начинается с «Аэрофлота». Затем она будет тиражироваться на другие компании», - сказал Окулов. По его словам, на сегодняшний день подано уже 605 резюме на обучение по этой программе.

Замминистра подчеркнул, что задача заключается в том, чтобы уйти от существующего сегодня дефицита пилотов к профициту.

«В 2012 году будет подготовлено 500 пилотов, в 2013 – 600», - заключил Окулов.

Он также добавил, что Минтранс не видит необходимости открыть доступ в российские авиакомпании летчикам-иностранцам. «Некоторые авиакомпании выходят с такими предложениями – разрешить допуск иностранных пилотов. Но я бы все же ориентировался на те ресурсы, которые у нас есть. Пока необходимости в зарубежных специалистах нет», - считает замминистра.

Заместитель руководителя Росавиации Владимир Дмитриев в ходе пресс-конференции добавил: «Всего пилотов в России – более 11 тысяч, из них владеет английским языком – половина. Все специалисты 4-го уровня выполняют международные полёты, остальные выполняют внутренние полёты и социальные перевозки. Самое болезненное – когда нет помощи со стороны субъектов федерации». Также он сообщил, что Росавиацией принято решение о том, что 42 аэродрома без точечной системы посадки будут заявлены на выделение финансовых средств, чтобы их, что называется, «довели до ума».



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

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

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ



14 – 16 сентября

2011
www.jetexpo.ru

50 Gulfstream'ов в Китай

В прошлом номере BizavWeek мы сообщали о переговорах китайской лизинговой компании с североамериканскими производителями о заказе крупной партии бизнес-джетов. На этой неделе эта информация подтвердилась.

Лизинговое подразделение China Minsheng Banking Corp. собирается заказать 50 самолетов Gulfstream общей стоимостью \$ 2,6 млрд., что станет крупнейшей сделкой в Китае по приобретению бизнес-джетов, пишет Bloomberg со ссылкой на сообщение компании. Ранее сообщалось, что Minsheng Financial Leasing ведет переговоры о приобретении 30 самолетов Gulfstream или Bombardier.

Контракт на поставку самолетов G650, G550 и G450 будет заключен с дочерней компанией банковской группы - Minsheng Financial Leasing. Однако этот заказ будет подтвержден в течение ближайших трех-пяти лет, говорится в заявлении китайской компании. Minsheng Financial Leasing собирается до конца этого года иметь в своем лизинговом портфеле 100 бизнес-джетов, что, в первую очередь, связано с экономическим ростом в стране и спросом на предметы роскоши и частные авиапутешествия. С таким прогнозом согласна компания General Dynamics, материнская компания для Gulfstream. На выставке EBACE она сообщала о значительном смещении спроса в Азиатско-Тихоокеанский регион.

В апреле 2011 г. Minsheng Financial Leasing получила кредитную линию объемом около 86 млрд. юаней (\$ 13,3 млрд.) на развитие своей деятельности. На конец марта компания имела флот из 32 самолетов бизнес-класса, в том числе самолеты Gulfstream и Bombardier.



Cessna CJ4 доступен для чартера в Европе



Компания Cessna Aircraft 1 июля 2011 поставила первый Citation CJ4 европейскому чартерному оператору. Этот самолет будет базироваться в Штутгарте.

При передаче первого европейского CJ4 присутствовал главный исполнительный директор штутгартского оператора Eisele Flugdienst Фред Айзель, ставший стартовым заказчиком этого самолета в Европе. Церемония передачи владельцу проходила в Citation Service Center, который расположен на территории аэропорта г. Бремена и принадлежит уполномоченному торговому представителю Cessna Citation в Германии компании Atlas Air Service.

Фред Айзель сказал, что получение CJ4 стало значительным шагом в расширении деятельности оператора. “У нас уже действует очень успешный флот, состоящий из самолетов Citation CJ1 +, CJ2 +, CJ3 и Sovereign. Поэтому мы знаем, что наши клиенты ценят сочетающиеся в самолетах Cessna скорость, комфорт и надежность. Увеличенная дальность, скорость, грузоподъемность и комфорт салона CJ4 позволит нам расширить масштабы и эффективность наших услуг во всех странах Европейского Союза и в России. Кроме того, CJ4 имеет одинаковую с другими самолетами семейства CJ систему управления, то есть наши пилоты уже могут летать на CJ4. Это позволит нам легко интегрировать самолет в наш флот и начать чартерные перевозки прямо сейчас”, добавил он.

Этот бизнес-джет самый большой в семействе популярных деловых самолетов CJ, состоящего из Citation CJ1+, CJ2+ и CJ3. CJ4 сертифицирован для управления одним пилотом. Взлетная дистанция самолета составляет 3130 футов (950 метров) при максимальном взлетном весе, набор потолка в 45 000 футов (13 700 метров) занимает 28 минут, максимальная скорость 453 узлов (840 км/ч), дальность 2002 мили (3 200 км), посадочная дистанция составляет 2700 футов (820 метров) при максимальном посадочном весе с экипажем из двух человек и пятью пассажирами.

Розничная цена за стандартную комплектацию Citation CJ4 составляет \$ 9 млн.

18 мая 2011 Cessna Aircraft объявила о получении сертификата типа на Citation CJ4 от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Федеральное авиационное управление США выдала сертификат CJ4 в марте 2010 года.



Американский Embraer начал работу

Сборочное предприятие Embraer Executive Jets в Мельбурне, штат Флорида, 10 июня 2011 года получило фюзеляж и части крыла для сборки первого Phenom 100.

Поставка комплектующих во Флориду ведется в рамках организации сборочного производства самолетов Embraer Phenom 100 в США. Поставка первого американского Phenom 100 клиенту должна состояться до конца 2011 года.

“Поступление сборочных комплектов Phenom 100 в новый цех стало значимым моментом для наших сотрудников в Мельбурне”, сказал Эрнест Эдвардс, президент Embraer Executive Jets. “Это событие подтверждает нашу приверженность в присутствии на рынке США. Также это стало подтверждением успеха Phenom 100, как инновационного продукта, и все мы с нетерпением ждем начала поставок первых, сделанных в Америке, самолетов”.

Phenom 100 стал самым многочисленным, по поставкам, бизнес-джетом в мире в 2010 году, что позволило Embraer укрепить свои позиции на рынке деловых самолетов. А сборка этих самолетов в Мельбурне даст новый импульс аэрокосмической промышленности региона, которая пострадала после окончания программы запусков космических челноков Space Shuttle.

“В настоящее время у нас работает 69 квалифицированных авиационных инженеров и других технических специалистов, причем некоторые из них являются бывшими сотрудниками NASA”, говорит Фил Кролл, управляющий директор Embraer Executive Jets. “Мы ожидаем, что на конец 2012 года у нас будет работать в общей сложности 200 сотрудников”.



У Robinson проблемы с R66

В пятницу 1 июля 2011, президент Robinson Helicopter Курт Робинсон выступил с заявлением о задержке поставок дилерам новейшей модели производителя – газотурбинного вертолета R66, сообщает портал HeliHub.com.

В последние несколько месяцев, производство R66 отстает от плановых показателей из-за нехватки топливных баков. Компания Robinson сообщает, что работает со своим неназванным поставщиком для урегулирования сложившейся ситуации. Однако недавняя поставка партии баков на завод производителя в г. Торранс, штат Калифорния, позволяет предположить, что эта проблема находится в процессе решения. Сама компания Robinson сейчас усиленно работает над тем, чтобы вернуть производство R66 в график. Компания также сообщила, что поставка вертолетов с серийными номерами от 0041 по 0056 будет отложена примерно на 6-10 недель.

По информации HeliHub.com, неназванным поставщиком является компания Zodiac Aerospace.

Однако, несмотря на производственные проблемы, график сертификации вертолета в EASA не будет пересмотрен и завершится в сентябре 2011 г.

Также журналисты HeliHub.com выяснили, сколько придется ждать получения нового вертолета, если внести депозит сейчас.

R22 - ноябрь 2011 года (4 месяца)
Raven I - ноябрь 2011 года (4 месяца)
Raven II - январь 2012 (6 месяцев)
R66 - октябрь 2012 года (15 месяцев)

Социальные полеты

В сознании большинства людей путешествие на борту бизнес-джета сродни телефону Vertu в кармане итальянского костюма, сшитого по индивидуальным меркам, дорогому автомобилю редкой марки и другим атрибутам роскошной жизни богатых и знаменитых. Многие удивляются, когда узнают, что перелет на самолете деловой авиации могут позволить себе не только представители бизнес-элиты. Теперь убедиться в этом проще – провайдер Social Flights запустил новую социальную сеть Travel Tribes. Цель проекта – помочь людям научиться пользоваться преимуществами деловой авиации в повседневной жизни.

Специально созданный сайт позволяет выбрать подходящий из более чем 15 000 рейсов, совершаемых самолетами деловой авиации по территории США. В 2012 году проект будет включать и трансатлантические рейсы в Европу. Предложение может быть интересно тем, кто хотел бы посетить спортивные или развлекательные мероприятия, выполнить поездку с деловыми или личными целями. Основными потребителями, тем не менее, остаются бизнесмены, которые в период кризиса отказались от использования частных самолетов. Использование самолета совместно с другими пассажирами может помочь им вернуться к практике полетов по индивидуальному расписанию.

Основные заказчики ресурса – операторы деловой авиации, которые с помощью Travel Tribes могут добиться лучше наполняемости своих самолетов. Это первый, и, будем надеяться, удачный пример экспорта идеи социальных сетей в такой, казалось бы, далекий сектор бизнеса, значительно пострадавший от последствий экономического кризиса.

Источник: WingExpress



Как найти нужного поставщика?

Организация рейса в незнакомый аэропорт всегда связана вопросами поиска необходимой информации о провайдерах аэропортовых услуг на месте назначения. Помощь в этом может оказать новый интернет-проект TheJetService.com.

Этот сервис в первую очередь предназначен для специалистов, которые занимаются организацией частных рейсов и расширением сети коммерческих авиакомпаний. На сегодняшний день администрация сайта собрала обширную базу компаний, осуществляющих аэропортовое обслуживание.

Также уже многие операторы и авиакомпании, пилоты, диспетчеры, брокеры и тур-операторы по корпоративным путешествиям зарегистрировались на портале. По мнению разработчиков этот проект должен им реально помочь решить проблемы с недостатком информации, а также сделать прозрачными расходы и риски при организации рейсов.

TheJetService.com может быть использован как простой инструмент для исследования и оценки возможностей аэропорта и поставщиков услуг, а также как онлайн-платформа для запроса стоимости и заказа услуг, с возможностью их оплаты.

Портал предоставляет свободный доступ к каталогу европейских аэропортов и поставщиков аэропортового обслуживания. 500 самых оживленных аэропортов Европы и более 4000 поставщиков услуг уже собраны в каталоге, и в настоящее время все они активно управляют своими профилями и обеспечивают актуальную информацию на портале.



Работа по-новому



Федеральная авиационная администрация США (FAA) достигла соглашения с Национальной ассоциацией авиадиспетчеров (National Air Traffic Controllers Association— NATCA) о деятельности диспетчерских служб. Стороны подписали меморандум о взаимопонимании, предусматривающий усиление существующей позиции FAA, которая запрещает авиадиспетчерам спать на рабочем месте во время дежурства. Было достигнуто обоюдное согласие, что диспетчерам необходимо приступать к обязанностям хорошо отдохнувшими и выспавшимися. При этом ответственность за уведомление об усталости и невозможности выполнять обязанности по управлению воздушным движением возлагается на диспетчера. В результате подписанного соглашения,

авиадиспетчеры могут направить запрос на получение дополнительного выходного в случае усталости.

Согласно подписанному меморандуму авиадиспетчерам при исполнении служебных обязанностей в период с 10 вечера до 6 часов утра разрешается слушать радио и читать некоторые печатные материалы. По мнению сторон, это будет способствовать активности на рабочем месте. Кроме того, скорректированы графики дежурств авиадиспетчеров, предусматривающие как минимум девять часов отдыха между сменами. При этом оба ведомства будут продолжать работать над усовершенствованием схемы работы диспетчерских служб, которая должна вступить в силу в сентябре 2012 г. В частности будет рассматриваться вариант возможности обращения авиадиспетчеров за медицинской помощью при выявлении у них синдрома апноэ (внезапная остановка дыхания во сне, распространенное профессиональное заболевание работающих в ночное время) без потери рабочего места.

Напомним, что FAA и NATCA впервые всерьез заговорили о необходимости внести изменения в правила и нормы работы авиадиспетчерских служб в апреле 2011 г., после очередного инцидента с заснувшим на посту специалистом, осуществлявшим управление воздушным движением. В результате FAA начала общенациональную проверку диспетчерских служб, в результате которой главный авиадиспетчер США Хэнк Краковски подал рапорт об отставке. Причиной послужили именно участвовавшие случаи с засыпанием на посту специалистов.

Источник: АТО



В Чечне запрещена продажа лазерных указок

Глава Чечни Рамзан Кадыров распорядился убрать лазерные указки из продажи во всех торговых точках республики, чтобы больше никогда не повторялись случаи ослепления ими пилотов самолетов. Об этом сообщила пресс-служба правительства Чеченской Республики.

На совещании в понедельник 4 июля 2011 г. в станции Наурская Р.Кадыров заявил, что глубоко возмущен поступком пойманного накануне “лазерного хулигана”, который чуть не ослепил пилота самолета, садившегося в аэропорту г. Грозного.

Он отметил, что не понимает, как родственники могли позволить подростку купить дорогую лазерную указку в момент, когда вся страна говорит о случаях ослепления пилотов в небе над Ростовом.

“Я официально предупреждаю, что спрос будет самым строгим. Никакие отговорки о том, что родители не знали, чем занимался сын, не будут приняты во внимание. Какая разница, каким образом ставится под угрозу безопасности жизней пассажиров - выстрелом из оружия или наведением лазера”, - предупредил глава республики.

“Я лично беру этот вопрос на контроль. И чтобы я не слышал, что у кого-то есть подобная игрушка. Если она опасна, то это не игрушка”, - подчеркнул Р.Кадыров.

Он также высказал упрек в адрес телевидения. По его мнению, к появлению последователей ростовских хулиганов привело ежедневное присутствие темы в телеэфире.

В последнее время участились сообщения о действиях злоумышленников, которые пытались ослепить с



помощью так называемых “лазерных указок” пилотов самолетов, которые заходили на посадку.

Росавиация зафиксировала порядка 30 таких инцидентов; наиболее часто они происходили в районе аэропортов “Внуково” и “Шереметьево” в Москве, а также в Ростове-на-Дону. И хотя серьезных происшествий, связанных с ослеплением летчиков, не было, законодатели все же пошли на жесткие предупредительные меры.

Дело дошло до того, что в Госдуму на днях был внесен законопроект, устанавливающий уголовную ответственность за хулиганские действия, которые угрожают безопасности транспортных средств и их пассажиров.

Между тем, как сообщалось, в минувшее воскресенье в Чечне удалось оперативно установить и задержать “лазерного хулигана”, пытавшегося ослепить летчиков при заходе на посадку самолета в аэропорту “Грозный”. Им оказался несовершеннолетний

житель станции Петропавловского Грозненского района республики, 1994 года рождения.

С ним уже провел разъяснительную беседу лично глава республиканского МВД Руслан Алханов. “К сожалению, случаи ослепления пилотов самолетов хулиганами при помощи наведенного лазера в нашей стране приобретают массовый характер. В настоящее время данные случаи зафиксированы во многих крупных городах, а теперь и в Грозном. Подобное хулиганство может привести к трагическим последствиям, своими действиями злоумышленники с лазерами несут не меньший вред, чем террористы”, - заявил Р.Алханов.

По его словам, на первый раз подросток отделался предупреждением, однако, если подобный случай повторится, в отношении него будут приняты самые строгие меры. В настоящее время подросток поставлен на учет в инспекцию по делам несовершеннолетних ОВД по Грозненскому району.

Два очередных случая ослепления зафиксированы минувшей ночью в аэропорту “Внуково”, - передает Интерфакс. Сначала луч зеленого цвета зафиксировали в кабине лайнера Ту-204, а потом - пассажирского Боинга-737.

Тем временем, полиция США задержала двух молодых людей. Их подозревают в ослеплении лазером пилотов авиалайнеров. Подозреваемых взяли после того, как они направили лазерные лучи на полицейский вертолет. Это случилось в южном районе Лос-Анджелеса. Стражи порядка сразу вычислили место, откуда, предположительно, исходили лучи. Сам пилот не пострадал - у него были защитные очки.



Стримлайн стремиться в регионы

В 2011 году компания Стримлайн ОПС успешно прошел сертификацию в Росавиации на оказание услуг по штурманскому обеспечению полетов.

На сегодняшний день Стримлайн является первым и пока единственным операционным центром, сертифицированным на выполнение таких работ.

Спектр услуг компании в данной области включает составление предварительных штурманских расчетов, давно ставших обязательным условием выполнения любого полета, предоставление экипажам аэронавигационной информации, подачу планов полета в органы управления воздушным движением.

Однако развитию компании мешают препоны аэропортовых властей в регионах России. На минувшей неделе пресс-служба Омского УФАС России», комиссия антимонопольного органа рассмотрела 28 июня 2011 года жалобу компании о злоупотреблении ОАО «Омский аэропорт» своим доминирующим положением, что не позволяет Стримлайн ОПС организовать в аэропорту наземное обслуживание воздушных судов для российской и иностранной деловой авиации.

Антимонопольное дело в отношении ОАО «Омский аэропорт» было возбуждено в апреле 2011 года по заявлению ЗАО «Стримлайн ОПС». Оператор столкнулся с сопротивлением аэропортов не только в Омске, но и в других городах России (по информации ЗАО «Стримлайн ОПС», монополизация услуг по наземному обслуживанию деловой авиации имеет место быть Москве, в Красноярске, Санкт-Петербурге, Сочи, Краснодаре, Анапе, Геленджике), поэтому компания обратилась с жалобой сразу в ФАС России, которая сама распределила процесс рассмотрения



нарушений антимонопольного законодательства по регионам.

ОАО «Омский аэропорт» установило монополию на наземное обслуживание деловой авиации путем проведения конкурса на право заключения договоров на организацию обслуживания нерегулярных рейсов деловой авиации в аэропорту Омск-Центральный. Омский аэропорт придерживается, естественно, другого мнения, уверяя, что целью проведения конкурса была вовсе не монополизация рынка, а привлечение оператора, который положительно себя зарекомендовал, имеет возможность обеспечить высокий уровень обслуживания потребителей услуг деловой авиации, а также своевременно рассчитываться за услуги с аэропортом Омск-Центральный. Такой оператор нашелся, им оказалось ОАО «Центр производственно-диспетчерских услуг гражданской авиации «Аэротранс», с которым и был заключен в итоге договор на обслуживание воздушных судов деловой авиации.

Но комиссия Омского УФАС, сославшись на Постановление Правительства РФ «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах», признала действия ОАО «Омский аэропорт» нарушающими часть 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции». Размер штрафных санкций для ОАО «Омский аэропорт» будет определен позднее, а пока предприятие получит предписание о прекращении нарушений антимонопольного законодательства, чтобы впредь не было необоснованных отказов ЗАО «Стримлайн ОПС» и другим операторам, которые пожелают оказывать услуги наземного обслуживания воздушных судов.

Наше мнение после вынесенного решения не изменилась, — пояснил омскому изданию «Коммерческие вести» генеральный директор ОАО «Омский аэропорт» Михаил БЕРМАН. — Мы считаем, что были правы, и будем отстаивать свою точку зрения в суде. Позиция компании «Стримлайн ОПС» мне абсолютно понятна, эта компания стремится расширить свой бизнес, мне непонятна лишь позиция Омского УФАС России. К сожалению, наши доводы комиссией антимонопольного органа так и не были услышаны.

Стримлайн ОПС - ведущий российский центр по обеспечению полетов. Благодаря агентской сети на территории СНГ и развитым партнерским отношениям с нашими коллегами за рубежом мы организуем обслуживание рейсов в любой точке земного шара. С 1991 года Стримлайн обеспечивает операционным сервисом пассажирские и грузовые чартеры российских и иностранных авиакомпаний, полеты воздушных судов деловой авиации, медицинские и другие рейсы, требующие особого внимания.

Воронежское авиатакси

6 июля 2011 губернатор Воронежской области Алексей Гордеев провел совещание по вопросам развития аэропорта «Воронеж» и создания центра бизнес-авиации в Воронежской области.

В совещании, кроме руководителей области, приняли участие генеральный директор ЗАО «Авиакомпания «Полет» Анатолий Карпов и председатель совета директоров авиакомпании ЗАО «Авиа Менеджмент Груп» (торговая марка Dexter) Евгений Андрачников. В настоящий момент ЗАО «Авиакомпания «Полет» и ЗАО «Авиа Менеджмент Груп» обсуждают перспективу стратегического партнерства по формированию рынка пассажирских авиаперевозок на небольшие расстояния.

Участники совещания обсудили перспективу развития в регионе малой авиации. Председатель совета директоров авиакомпании ЗАО «Авиа Менеджмент Груп» (торговая марка Dexter) Евгений Андрачников предложил создать в регионе центр бизнес-авиации, что позволит привлечь в Воронежскую область предпринимателей из соседних регионов, а также задействовать авиапарк компании в качестве самолетов специального назначения: для транспортировки больных, тушения пожаров, сельскохозяйственных нужд, аэрофотосъемки. Предполагается, что доставка пассажиров из близлежащих городов в аэропорт Воронежа будет осуществляться самолетами Pilatus PC-12 авиакомпании Dexter, а дальнейшая перевозка их на дальние расстояния (региональные и международные) будет производиться самолетами ЗАО «Авиакомпания «Полет».

В случае успешного завершения переговоров самолеты авиакомпании Dexter будут базироваться в аэропорту «Воронеж», что даст значительное



развитие воронежскому авиаузлу и повысит рентабельность ЗАО «Авиакомпания «Полет», а соответственно и ОАО «Авиакомпания «Воронежавиа». У жителей Воронежской и близлежащих областей появится возможность осуществлять туристические путешествия, в том числе и на курорты Средиземноморья, через аэропорт «Воронеж», а не через аэропорты Москвы,

что повысит уровень комфорта и уменьшит затраты на путешествие.

Газете Коммерсантъ Евгений Андрачников сказал, что его компания может осуществлять перевозки из ряда городов в радиусе 1 тыс. км от Воронежа. «Мы будем подвозить пассажиров в аэропорт столицы Черноземья, откуда уже на дальние расстояния их доставят самолеты „Полета“, – пояснил господин Андрачников. Он уточнил также, что компания рассчитывает и на то, что в Воронеж часто ездят предприниматели из соседних регионов – для них рейсы Dexter станут альтернативным способом трансферта в столицу Черноземья.

Тариф на услуги авиатакси Dexter фиксирован: стоимость полета рассчитывается исходя из 160 руб./км (за весь самолет), тариф за стоянку самолета – 1200 руб./час. Однако Евгений Андрачников сообщил, что стоимость регулярных перевозок из Воронежа может быть ниже: «Мы должны создать такую систему тарифов, чтобы пассажирам было выгодно воспользоваться нашими услугами».

Dexter позиционируется как первое российское воздушное такси. Выполняет перелеты на восьми Pilatus PC-12. На сегодня четыре борта осуществляют регулярные перевозки из Ярославской области (направления Москва и Санкт-Петербург), Ивановской области (Москва и Санкт-Петербург) и республики Тува (Красноярск, Новосибирск). В течение трех лет компания планирует увеличить авиапарк до 25 бортов Pilatus. Контрольный пакет ЗАО «Авиа Менеджмент Груп» принадлежит группе «Промышленные инвесторы» Сергея Генералова, ее партнером по проекту выступает холдинг «Каскол». Финансовые показатели не раскрываются.

На второй круг без страха

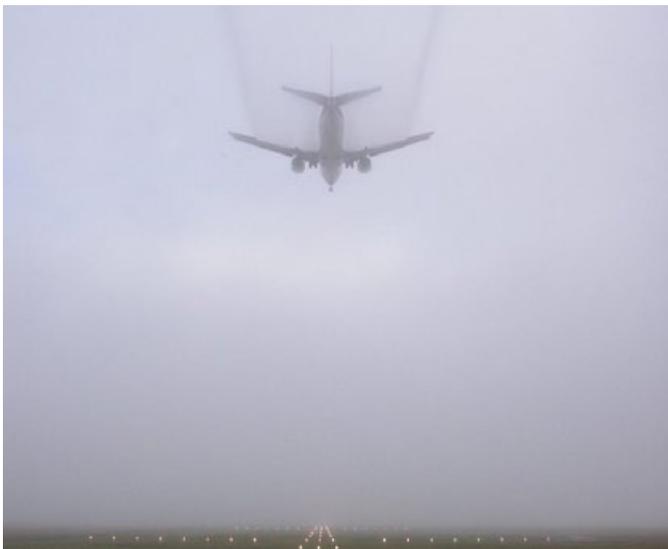
Министерство транспорта РФ предлагает законодательно прописать запрет на наказание членов экипажей воздушных судов за уход на второй круг. Такая идея была озвучена в ходе заседания Межведомственной комиссии по авиационной безопасности и безопасности полетов, которая состоялась 5 июля 2011 года.

“В авиационных происшествиях, произошедших в последние годы с воздушными судами при заходе на посадку в сложных метеоусловиях, основной причиной является недостаточная подготовленность членов летного экипажа для выполнения посадки в сложных метеорологических условиях и ухода на второй круг или запасной аэродром”, - сообщает Минтранс.

По данным ведомства, другим фактором, влияющим на принятие решения экипажа об уходе на второй круг, может являться негативная реакция со стороны руководства авиапредприятия.

“Для предотвращения таких ситуаций предложено внести в федеральные авиационные правила изменения, поддерживающие принятие решения об уходе на второй круг или запасной аэродром в случае, если члены летного экипажа считают продолжение захода на посадку небезопасным, а также запрет наказания членов экипажа за уход на второй круг”, - говорится в сообщении Министерства транспорта РФ. Также на комиссии были высказаны и другие предложения о внесении изменений в правила подготовки и выполнения полетов в гражданской авиации РФ.

В частности, предлагается изменить норму, вводящую запрет на продолжение захода на посадку при значениях переданной метеорологической видимости ниже эксплуатационного минимума



аэродрома, даже при установленном надежном визуальном контакте с наземными ориентирами на высоте не ниже принятого решения.

В связи с важностью проблемы для обеспечения безопасности полетов было принято решение о том, чтобы авиакомпания и экспертное сообщество высказали свои предложения по данному вопросу. По результатам обсуждения будут приняты решения о необходимости внесения изменений в федеральные авиационные правила и совершенствованию методической работы уполномоченных органов в области гражданской авиации.

В ходе заседания было обращено особое внимание, что с 1 января 2012 г. в соответствии с вводимыми Федеральными авиационными правилами “Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации” требуется оснащение воздушных судов с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг улучшенной

системой предупреждения о близости земли (GPWS) и системой предотвращения столкновений в воздухе. Эти меры будут способствовать повышению уровня безопасности полетов и ускоренной замене устаревших типов воздушных судов.

Руководителем Росавиации Александром Нерадько были доложены возможные последствия ограничения эксплуатации самолетов Ту-134 на регулярных воздушных линиях и предложены меры по снижению негативных факторов.

Принято решение проработать меры государственной поддержки в переподготовке членов экипажей воздушных судов, снимаемых с эксплуатации.

Кроме того, были проработаны и будут приняты меры по повышению качества подготовки членов летных экипажей, обеспечения государственного контроля за качеством подготовки, в первую очередь, на тренажерах. В частности, речь идет об отработке действий экипажей в сложных метеоусловиях при посадке на аэродромы, не оборудованные точными системами захода на посадку. Росавиации даны указания разработать и представить в Минтранс в месячный срок программу по дополнительному оборудованию аэродромов современными системами посадки.

Минтранс сообщает, что с 2008 по 2011 годы в учебные заведения гражданской авиации поступили 89 учебных самолетов и 16 тренажеров. В 2011 году будет проведен конкурс на закупку 25 самолетов и 16 тренажеров.

В 2010 году учебные заведения гражданской авиации выпустили 343 пилота, в 2011 г. – 420. В 2012 году ожидается выпуск 600 курсантов, в 2013 г. – 640, в 2014 г. – 750.

Самолеты разведут по эшелонам

Росавиация предлагает изменить схему управления воздушным движением в московских аэропортах, пишет Коммерсантъ. Сейчас система организации воздушного движения работает на пределе и начинает ограничивать трафик аэропортов. Однако внедрить новую схему чиновники смогут в лучшем случае в октябре 2012 года.

30 июня ведомство провело совещание с представителями московских аэропортов Домодедово, Шереметьево и Внуково и специалистами в ГосНИИ аэронавигации по поводу проблемы ограниченной пропускной способности московской воздушной зоны (МВЗ) и ее модернизации. Источник из Внуково, знакомый с ходом дискуссии, уточнил, что диспетчерские службы, управляющие воздушным движением в МВЗ, в пиковые периоды (предновогодние дни, майские праздники, лето) работают «на пределе возможностей». Нынешняя пропускная способность МВЗ позволяет обслужить порядка 52 млн. пассажиров в год, тогда как уже в 2010 году московские аэропорты обслужили около 50 млн. пассажиров и трафик растет.

Совещание 30 июня прошло в рамках выполнения поручения премьера Владимира Путина от 27 марта. В нем Росавиации, совместно с участниками рынка, предписывалось сформировать предложения по увеличению пропускной способности МВЗ вдвое. Разрабатывал предложения ГосНИИ аэронавигации. Подготовленный проект позволит увеличить емкость МВЗ на базе имеющейся инфраструктуры до 110 млн. пассажиров. Сделать это предлагается лишь за счет изменения схем движения самолетов и управления ими.

В первую очередь речь идет о централизации управления воздушным движением всех трех



аэропортов. Кроме того, планируется создать три «слоя» МВЗ: транзитную зону, зону буфера (для ожидания) и зону захода посадки. Каждому слою будет соответствовать свой эшелон (определенный диапазон высоты полета). Новая схема призвана свести на нет риски конфликтных ситуаций. Эти ситуации возникают из-за близкого расположения московских аэропортов, в результате диспетчеры не могут работать независимо (траектории самолетов могут пересекаться и их приходится корректировать). Изменение системы не потребует существенных дополнительных затрат. Но, уточняют

в Росавиации, потребуется «согласование ряда специализированных структур». В результате новая схема будет внедрена не раньше октября 2012 года, хотя на тренажерах ее отрабатывать летчики начнут «в ближайшее время».

Председатель комитета Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) по аэронавигационному обслуживанию Леонид Щербаков уточняет, что расстояние между Домодедово и Внуково — более 50 км. В Чикаго между аэропортами Мидвей и О`Хара расстояние еще меньше — 25 км, а диспетчеры без труда обеспечивают их независимую работу. Господин Щербаков согласен, что новая схема позволит увеличить пропускную способность аэропортов. Эксперт поясняет, что система управления воздушным движением в России почти не изменилась с 1970-х годов и существенно отстала от мирового опыта. Например, плотность воздушного движения в Великобритании выше в 160 раз, в Германии — в 140 раз.

Глава аналитического отдела «Авиапорта» Олег Пантелеев уверен, что Росавиации нужно поторопиться с внедрением новых технологий. «Если в ближайшее время не начать применять новые системы управления воздушным движением, рост авиаперевозок придется искусственно сдерживать, поскольку аэронавигационные службы в пиковые даты работают на пределе возможностей», — считает эксперт. Главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Сеницкий добавляет, что модернизировать систему управления воздушным движением нужно раньше, чем строить новые полосы в аэропортах — иначе они просто не принесут ожидаемой пользы.



США теряет долю

29-30 июня 2011 года в аэропорте Шеннон (Ирландия) прошла конференция «Финансовые решения для бизнес-авиации» (Financial Solutions for Business Aviation). Рассматривая вопросы финансирования отрасли участники мероприятия также обратили внимание на смещение спроса на деловые самолеты в сторону развивающихся рынков. Такие страны как Китай, Индия и Бразилия быстро догоняют Соединенные Штаты, когда заходит речь о покупке частных самолетов.

По словам управляющего директора консалтинговой компании Colibri Aircraft Ltd. Оливера Стоуна, последние статистические данные показывают, что в целом США пока доминирует на рынке, так как из примерно 25 000 находящихся в эксплуатации бизнес-джетов, 19 000 самолетов приписаны к США. На других значимых рынках ситуации выглядит таким

образом: около 4000 самолетов зарегистрировано в Европе и 1900 в странах БРИК (Бразилия, Россия, Индия и Китай).

Однако в ходе конференции г-н Стоун сказал, что доминирование Соединенных Штатов на рынке поставок новых деловых самолетов уже в прошлом. Доля новых заказов со стороны американских покупателей сократилась с 72% до 42% в период между 2006 и 2010 годами. И это при том, что за последние пять лет мировые продажи новых бизнес-джетов показали 14%-ное снижение - с 885 до 763 самолетов.

В 2006 году из 885 новых самолетов, поставленных заказчиком, 637 были поставлены в Соединенные Штаты. Но в прошлом году эта цифра сократилась до 321 воздушных судов. На фоне такого снижения американского спроса, сильное влияние на отрасль оказал подъем развивающихся рынков. Доля поставок новых самолетов в Азиатско-Тихоокеанский регион в последние годы показывает только рост: в 2006 году в регион поставлено 3% всех новых самолетов, а в прошлом году уже 14,3%.

Европейский рынок также значительно увеличил свою долю в мировых поставках новых самолетов - от 15% в 2006 году до почти 23% в прошлом году. В положительном направлении движется и Латиноамериканский рынок, увеличив долю от 6% в 2006 году до 14,3% в прошлом году.

Выступая на конференции, г-н Стоун сказал, что сейчас наблюдаются все признаки того, что в ближайшие годы в Китае будет



наблюдаться пик роста спроса на бизнес-джеты. «Мы определенно увидели значительный сдвиг в плане доминирования на рынке деловых самолетов. США были доминирующей силой в течение 50 лет, но по прогнозам спрос в Китае будет расти на 50% в год и к 2014 году здесь будет около 500 бизнес-джетов».

Неторопливая поступь восстановления

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в мае 2011 и за первые пять месяцев 2011 года.

В предыдущих отчетах JetNet сообщила, что вторичный рынок находится в самом начале восстановления. Нынешний отчет подтверждает эти выводы. Результаты первых пяти месяцев 2011 года предполагают, что этот год будет годом коррекции на вторичном рынке.

Наиболее существенным изменением стал двузначный рост, на 19,7%, сделок купли-продажи в сегменте подержанных бизнес-джетов в первые пять месяцев 2011 года по сравнению с тем же периодом 2010 года. Однако, наряду с этим продолжается снижение средней цены предложения.

Также значительное изменение в рассматриваемом периоде по сравнению с 2010 годом показала доля выставленных на продажу бизнес-джетов (снижение

на 1,2 пункта), с 15,3% до 14,1% в 2011 году. В то же время, единственным сегментом рынка, который показал увеличение доли продающихся воздушных судов, стал сегмент поршневых вертолетов. Относительное количество продающихся поршневых вертолетов увеличилась на 0,4%, с 6,4% в мае 2010 года до 6,8% в мае 2011 года.

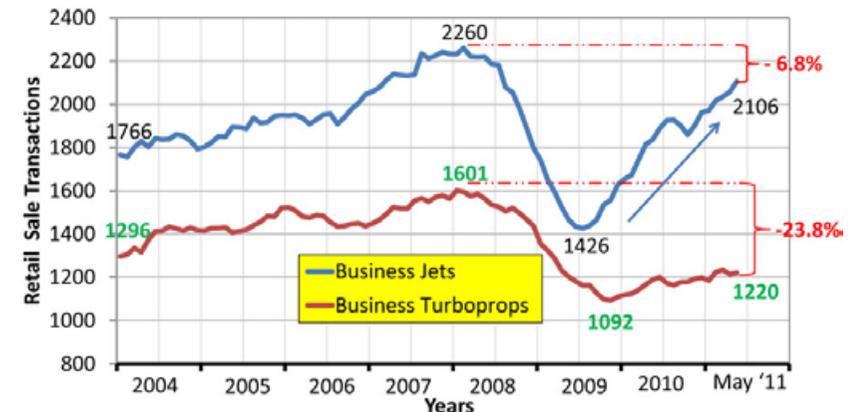
Кроме хорошего показателя по количеству сделок в сегменте бизнес-джетов, увеличение продаж показал сегмент турбовинтовых самолетов. За первые пять месяцев 2011 года количество сделок купли-продажи турбопропов выросло на 4,6% по сравнению с тем же периодом 2010 года. В то же время в обоих вертолетных сегментах наблюдалось снижение количества сделок в первые пять месяцев 2011 года по сравнению с первых пяти месяцев 2010 года (-6,3% для газотурбинных и -16,2% для поршневых вертолетов).

Как и предыдущих отчетах, в мае все сегменты воздушных судов, кроме поршневых вертолетов, показали значительное снижение в процентном выражении средней запрашиваемой цены. Поршневые вертолеты показали рост стоимости на 7,1%. Снижение средней запрашиваемой цены с остальных сегментах колебалось от -26,7% в сегменте бизнес-джетов до -4,9% для турбовинтовых самолетов и -12,6% в сегменте газотурбинных вертолетов.

Судя по тенденции продаж на вторичном

Business Jet & Business Turboprop Pre-owned Retail Sale Transactions

12 Month Moving Total Trends – 2004 to Present



Source: JETNET; Presentation & Analysis By Chase & Associates

рынке с января 2004 по май 2011 года нынешнее состояние рынка находится в восходящем тренде. По состоянию на май 2011 года продажи в сегменте бизнес-джетов находятся на 6,8% ниже своего пика в феврале 2008 года. В то же время сегмент турбовинтовых самолетов пока ниже на 23,7% от пика, установленного также в феврале 2008 года.

По данным американского Бюро экономического анализа, рост реального валового внутреннего продукта, в который входит производство товаров и услуг, производимых на территории США, в первом квартале 2011 года увеличился в годовом исчислении на 1,9%. В то же время в 4-ом квартале 2010 г. реальный ВВП вырос на 3,1%. Исторически сложилось так, что всякий раз, когда экономика США показывает рост ВВП больше 3,0%, на рынке бизнес-авиации наблюдается рост.

Worldwide Trends				
May	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
For Sale	2,545	1,349	1,182	612
% For Sale 2011	14.1%	10.4%	6.7%	6.8%
% For Sale 2010	15.3%	10.8%	6.8%	6.4%
Change - % For Sale	(-1.2) pts	(-0.4) pt	(-0.1) pt	.4 pt
January to May 2011				
Full Sale Transactions	845	502	521	403
Avg. Days on Market	390	304	399	320
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$3.832	\$1.271	\$1.298	\$0.226
January to May 2011 vs 2010				
% Change - Sale Transactions	19.7%	4.6%	-6.3%	-16.2%
Change - Avg. Days on Market	48	-19	62	17
% Change - Avg. Asking Prices	-26.7%	-4.9%	-12.6%	7.1%

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 27 июня по 3 июля 2011 г.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 4 по 10 июля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	36	28	29	27	8	28	11	113
Великобритания	30	137	262	178	13	69	71	452
Франция	28	205	256	133	3	65	108	386
Италия	47	192	141	120	11	46	112	226
Австрия	7	4	52	18	8	0	3	29
Швейцария	26	50	81	68	9	0	27	145
Россия	11	70	87	113	17	36	3	336

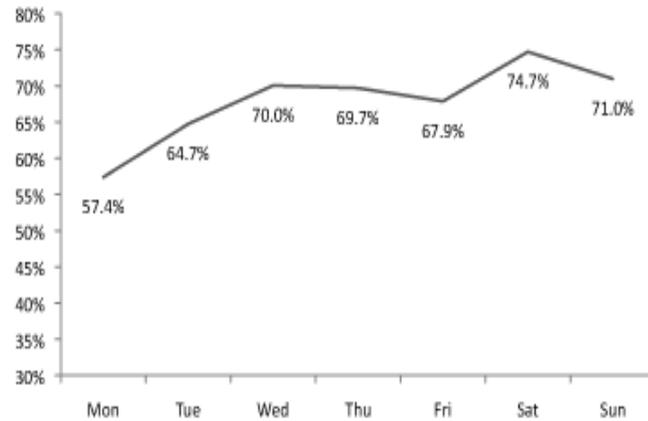
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 4 по 10 июля 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	23	3	4	2	0	7	1	21
Великобритания	9	61	10	4	6	4	4	27
Франция	5	20	14	8	5	13	4	29
Италия	7	6	5	19	1	12	7	23
Австрия	0	2	1	6	0	2	1	6
Швейцария	14	6	11	8	2	4	2	12
Россия	6	3	1	4	2	5	0	23

Индекс наличия свободных самолетов

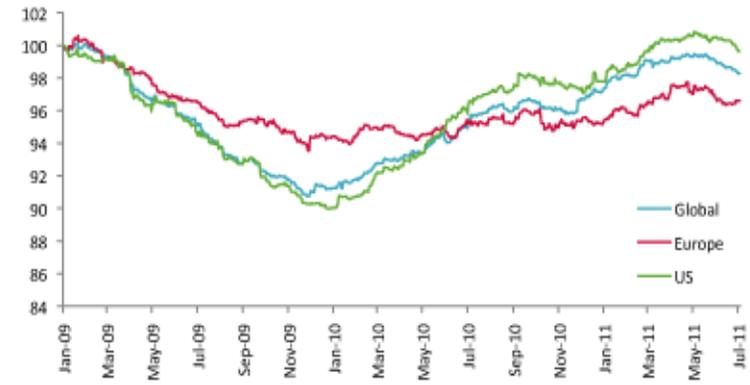
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

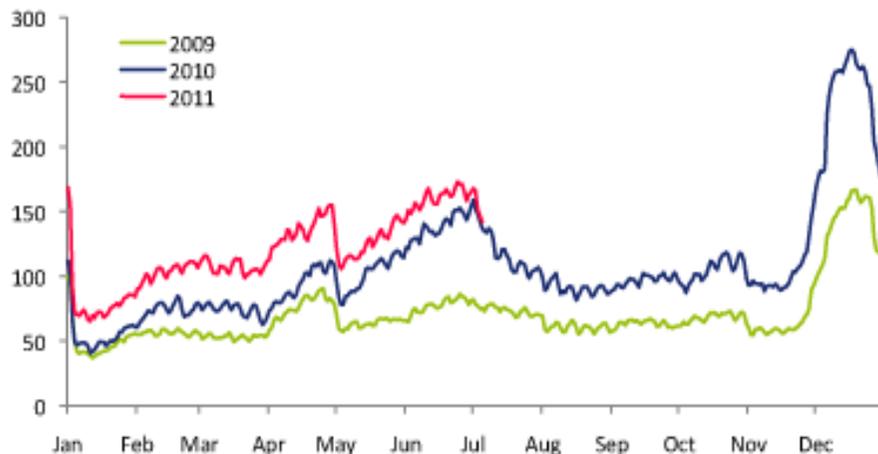
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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	€ 1605	€ 1595	€ 1592
Cessna Citation Excel	€ 2764	€ 2626	€ 2706
Bombardier Challenger 604	€ 4730	€ 4762	€ 4734

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 европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ле Бурже - Ницца	164
2	Лутон - Ницца	121
3	Фарнборо - Ницца	105
4	Ницца - Ле Бурже	101
5	Женева - Ле Бурже	94
6	Ницца - Лутон	80
7	Ле Бурже - Женева	80
8	Ле Бурже - Канны	73
9	Ле Бурже - Ибица	72
10	Ницца - Женева	69

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.