



Похоже, европейцам придется принять на себя еще один удар. Кроме экономических проблем, они могут получить продолжение прошлогоднего транспортного коллапса, который вызвал исландский вулкан Эйяфьядлайёкюдль (приходится использовать Ctrl+V, Ctrl+C, иначе никак не получается с первого раза написать). На этот раз проблем с произношением в новостных выпусках у дикторов не будет, так как просыпается, тоже исландский, вулкан Катла.

Тем не менее, в случае извержения этого вулкана (а жерло у него почти 10 км!) всем будет очень плохо.

Еще одним поводом, который затрагивает нашу страну и теоретически может иметь далеко идущие последствия, стал иск в Верховный суд о признании незаконными подзаконных нормативных актов, регламентирующих деятельность Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Пока слабо верится в удовлетворение этого иска, но сам прецедент является показательным. Тем более в свете того, что Россия признана консалтинговой компанией Ascend одной из самых небезопасных стран в мире по авиационным перевозкам.



Осеннее затишье

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности американской бизнес-авиации в ноябре 2011 г. По сравнению с октябрём 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке снизился на 1,5%. **стр. 11**



Embraer закрепился в США

В понедельник 5 декабря 2011 г. во Флориде (США) состоялась торжественная церемония по случаю завершения строительства сборочного центра Embraer, а через три дня взлетел первый Phenom 100, собранный в Северной Америке. **стр. 12**



Стабильная лояльность клиентов

Сегодня о ситуации на украинском рынке бизнес-перевозок с читателями BizavWeek поделится **Сергей Никифоров**, генеральный директор компании Challenge Aero Ukraine. **стр. 13**



Avinode Business Intelligence Newsletter

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе: индекс спроса: +56,1%; индекс стоимости: +1,04% **стр. 15**

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Европе грозит новое извержение

Вряд ли кто-то забыл произошедшее не так давно извержение исландского вулкана с непрогнозируемым названием Эйяфьядлайёкюдль, из-за которого сотни аэропортов были закрыты, тысячи пассажиров оказались заточены в терминалах, католическая церковь молилась, чтобы вулканический пепел осел как можно быстрее. Сейчас мир оказался перед лицом новой похожей опасности – Исландия и весь мир может пережить сильнейшее извержение вулкана за последнее столетие, извещает британская телерадиокомпания ВВС.

Еще несколько месяцев назад геофизики Исландии начали вести мониторинг за вулканом Катла, который расположен в южной части страны, поскольку начал проявлять признаки пробуждения. Заметим, что Катла в пару раз больше широко известного Эйяфьядлайёкюдля. Так, по разным данным его высота варьируется от 970 метров до полутора километров,

а диаметр кратера и того больше – 10 километров. Уже летом в вулкане были зафиксированы подземные толчки, с каждым днем они становятся все явнее и учащеннее. Ноябрь увенчался 500 толчками.

Ряд экспертов были уверены, что извержение произойдет уже в октябре, однако ничего не случилось. Тем не менее, жители прилегающих к вулкану территорий, а также служба исландского МЧС живут в постоянном ожидании и готовности. Большинство готовы в любой момент покинуть свои жилища, а другие в жуткой спешке готовят для жителей временные убежища, поскольку когда Катла все-таки проснется, будет всего один час для эвакуации. Ученые из Университета Исландии считают, что данный вулкан просыпается раз в 40-80 лет. Прошлый раз это произошло в 1918 году, это значит, что уже наступило время для пробуждения вулкана.

В последний раз извержение продлилось целый месяц. Людям казалось, что наступил Армагеддон: небо неделями было черным от пепла, который уничтожил скот фермеров, и урожаи в радиусе десяти километров от вулкана. Сегодня, кроме всего прочего, Европа лишится и таких благ цивилизации, как и авиасообщения, в результате многие компании-перевозчики понесут многомиллионные убытки. При этом есть опасность, что растает ледник, который покрывает Катла, а значит после извержения Исландия переживет страшнейшее наводнение.

Геофизики считают, пишет Вести.Ру, что вулкан изменит значительно климат Земли. Огромные объемы серы в воздухе негативно повлияют на окружающую среду, а также на здоровье и людей, и животных. В любом случае, когда точно произойдет это не самое приятное событие, никто не может сказать.




Jet Port Charters
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг
в бизнес-авиации
Медицинская авиация
Организация VIP залов



г. Москва, Боровское шоссе, д. 1,
Центр Бизнес-Авиации, оф. 216,
+7(495) 662-8-662, e-mail: sales@jetport.aero, www.jetport.ru






Hawker 200 притормозили

Hawker 200 стал еще одной жертвой затянувшегося глобального экономического кризиса. В пятницу 2 декабря 2011 г. компания Hawker Beechcraft приняла решение заморозить разработку легкого бизнес-джета, ранее известного как Premier II. Этот шаг был сделан через год после прекращения производства из-за плохих продаж Hawker 400XP.

Как сообщает Flightglobal, в письме, разосланном сотрудникам 2 декабря 2011, председатель и главный исполнительный директор Hawker Beechcraft Билл Бойсчер (Bill Boisture) сказал: “Учитывая хрупкую экономическую ситуацию в мире и ее влияние на сегмент легких бизнес-джетов в настоящем и будущем, мы решили, что благоразумным управленческим решением станет замедление темпов сертификационной программы Hawker 200 до тех пор, пока показатели на рынке легких самолетов не станут более благоприятными”. Билл Бойсчер признался, что отрасль сталкивается с одним из самых сложных периодов в своей истории, и сроки ее восстановления пока остаются неопределенными.

Однако глава компании подчеркнул, что эта программа имеет важное значение для будущего компании. Он сказал: “Процесс испытаний практически завершен, начался переход к сертификационным летным испытаниям, и мы можем продолжить развитие этой программы, когда придет время, начиная с этого момента”.

Hawker Beechcraft воспользуется “передышкой” для проверки стоимости легких самолетов с учетом новых технологий, которые могут быть заимствованы с доминирующих платформ. Это может дать некоторую выгоду текущим заказчикам, а также будущим покупателям.

Китайские перспективы SF50 Vision

Новый владелец Cirrus, китайская компания CAIGA, собирается раскрыть график сертификации и производственные планы по одномоторному реактивному самолету SF50 Vision в январе 2012 года, сообщает Flightglobal.

“CAIGA почти полностью определилась с программой”, сказал директор по продажам Vision Гэри Блэк. “Она определенно будет развиваться, но мы еще не готовы раскрыть график работ”.

В июне 2012 года специализирующаяся на авиации общего назначения компания CAIGA, подразделение китайской корпорации AVIC, завершила сделку по приобретению 100% акций Cirrus. Тем не менее, новые владельцы пока не раскрыли долгосрочных планов развития SF50, кроме как разговоров о светлом будущем этой программы. А ведь главным мотивом продажи компании стал недостаток финансирования работ по первому реактивному самолету Cirrus.

По словам Гэри Блэка, Cirrus на сегодняшний день собрал чуть меньше 500 заказов на SF50. Это значит, что потенциальные покупатели уже внесли невозвращаемый депозит в размере \$ 50 000 за хорошо оборудованный самолет стоимостью \$ 1,72 млн. При этом компания пошла навстречу покупателям и для поддержания лояльности к марке и новой модели позволила использовать до половины внесенного депозита на покупку поршневого SR22 в качестве временного решения или для обучения, до тех пор, пока их джет не будет поставлен. После поставки SF50, Cirrus возьмет обратно SR22 по цене “где-то между оптовой и рыночной”.

До ноября 2011 года прототип SF50 летал по три-четыре раза в неделю, налетав 650 часов. Компания также завершила работы по подготовке ко всем



требованиям будущей сертификации Федеральным авиационным агентством США.

“Мы прошли через все летные испытания, в том числе и на испытание льдом”, сказал Блэк, добавив, что V-образная конструкция хвоста самолета две зимы проходила ледовые испытания, включая тесты наращивания льда на поверхностях и при естественном обледенении.

Гэри Блэк также сказал, что попытка Госдепартамента США пересмотреть статус двигателя FJ33-4A-19 из-за приобретения компании китайцами, которая была предпринята внешнеполитическим ведомством летом этого года, ни к чему не привела. “Мы никогда не считали это проблемой. Был только вопрос в том, что двигатель еще не сертифицирован”, сказал он.

Перед официальным началом программы летных испытаний Cirrus должен будет подготовить технологическую оснастку на производстве и построить соответствующие требованиям FAA опытные самолеты. В планах компании изготовление трех летных прототипов. Несмотря на то, что основные конструктивные особенности SF50 “зафиксированы”, некоторые технические вопросы еще не до конца решены.

airBaltic занялся бизнес-авиацией

Учебное подразделение латвийской авиакомпании airBaltic Training выводит на рынок новую услугу, а именно обучающую программу для пилотов бизнес-авиации. Основываясь на опыте подготовки авиационного персонала, компания развивается в новых направлениях.

Лайла Одина, директор оперативного руководства компании airBaltic: Только в этом году программы airBaltic Training прошли почти 3000 специалистов из 30 стран. Благодаря нашему опыту и средствам по обеспечению подготовки является возможным создать уникальную программу для пилотов бизнес-авиации, классифицированную на удобные обучающие блоки. Наша программа также учитывает более строгое законодательство, которое в будущем коснется пилотов бизнес-авиации.

Новый пакет обучающих программ уникален, так как он предлагает тренировочные блоки, дающие возможность пилотам бизнес-авиации пройти специализированные курсы в одном месте.

airBaltic Training, дочернее предприятие компании Air Baltic Corporation, предлагает полный спектр программ авиационного обучения в столице Латвии - Риге. Специально построенный современный центр обучения airBaltic Training оснащен тренажером реального полета B737, многоцелевым тренажером, тренажерами дверей, а также компьютеризованными и удобными аудиториями. В феврале 2011 года центр airBaltic Training стал единственным в Европейском союзе региональным учебным центром Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).



Comlux выбирает CFM International

В ноябре 2011 года швейцарская компания Comlux при заказе ACJ321 объявила, что новый самолет будет оснащен двигателями CFM56-5B производства CFM International. Поставка самолетов запланирована на 2013 г. Сумма заказа составляет приблизительно 20 млн. долларов США.

Компания Comlux стала первым оператором с флотом из Airbus ACJ318, ACJ319, ACJ320 и A321, причем все самолеты оснащены двигателями CFM56-5B.

“Мы очень рады тому, что самолеты нашего парка будут оснащены двигателями CFM56-5B”, - заявил главный исполнительный директор Comlux Ричард Гаона. “Надежность продукции подтверждена на мировом уровне, а выдающаяся экономическая эффективность эксплуатации двигателя помогает нам контролировать расходы. Благодаря сотрудничеству с CFM, мы гарантируем нашим заказчикам высочайший уровень обслуживания”.

“Достигнут еще один значительный этап долгосрочного сотрудничества с Comlux”, - говорит вице-президент по продажам в CFM International Гаэль Мехе. “Мы гордимся тем, что Comlux доверяет нашим продуктам, и мы обещаем, что мы также продолжим обеспечивать высокий уровень качества и осуществлять поддержку наших заказчиков на том же уровне, как прежде”.

Высокая надежность, большой срок службы и низкие расходы на техобслуживание двигателя CFM56-5B делают его чрезвычайно популярным среди авиакомпаний и лизинговых компаний по всему миру.



Двигатели, которые будут установлены на новый самолет ACJ321, будут выполнены в конфигурации Performance Improvement Package (PIP). Двигатель 5B в конфигурации PIP прошел обширные наземные испытания, а летные испытания A320, оснащенного этим двигателем, продолжались более 26 часов. Двигатель, который является новой конфигурацией CFM56-5B, поступил в эксплуатацию в начале ноября 2011 г.

Двигатели CFM56-5B – продукт CFM International (CFM), совместного предприятия Snecma (Группа Safran) и GE с равным долевым участием. CFM – ведущий мировой производитель двигателей для коммерческих самолетов. На сегодняшний день компания осуществила поставку около 23 000 двигателей.



ЕхесуJet стала лучшей

ЕхесуJet Middle East (ближневосточный филиал компании ЕхесуJet) стала победителем премии Aviation Business Award 2011 в номинации лучший перевозчик. Эта премия ежегодно присуждается компаниям, работающим в сегменте бизнес-авиации в Ближневосточном регионе.



Aviation Business Award ежегодно присуждается журналом ITP Business и считается одной из самых престижных в области деловой авиации региона. В 2011 году за главную премию помимо ЕхесуJet Middle East боролись такие гранды авиаперевозок, как Al Jaber Aviation, Qatar Executive и Royal Jet, но в итоге жюри склонилось в пользу швейцарской компании.

Как прокомментировали в компании, эта премия очень важна для ЕхесуJet, так как в последнее время предпринимаются дополнительные усилия для укрепления своих позиций на столь динамично развивающемся рынке, каким является Ближний Восток. За последние годы компания не просто увеличила трафик полетов в регионе, но и активно работает над открытием новых FBO и MRO. «И тем приятнее ощущать себя победителем, зная, что в борьбе за премию участвовали крупнейшие игроки рынка бизнес авиации», подчеркнули в компании.

Mjets лишилась основного актива

Тайландский оператор бизнес-авиации Mjets заявил о практически полном выходе из строя своего FBO, а также всей сопутствующей инфраструктуры, общей стоимостью 53 миллиона бат (1,8 млн. долларов США) в аэропорте Дон Муанг в результате наводнения. Тем самым Mjets лишилась основного своего актива.

Mjets, крупнейший оператор деловой авиации в Тайланде, находится под контролем Minor Group. По заявлению представителя компании, чтобы восстановить работу терминала, придется начинать с нуля, так как разрушения слишком велики.

Несмотря на то, что все объекты были застрахованы, компания не может сказать, какую сумму удастся вернуть по страховке. Страховщики начали работу только в прошлую пятницу. По словам представителя Mjets, в компании надеются получить не менее 40 миллионов бат (1,3 млн. долларов США).

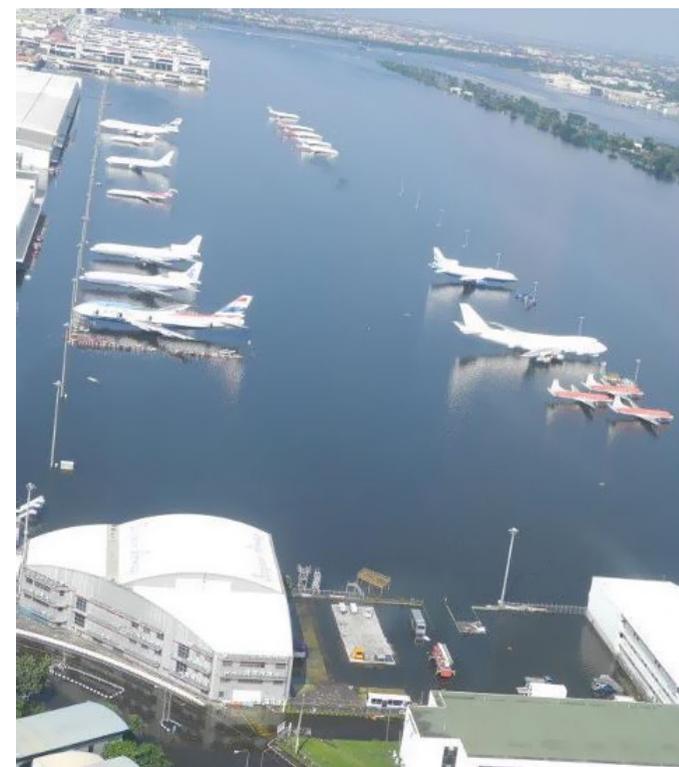
Для Mjets это наводнение стало ударом, и по крайней мере в ближайшее время компании придется отложить свои планы по выходу на позиции ключевого регионального игрока рынка деловой авиации. Mjets потерял более 60% своего бизнеса с внезапным закрытием Дон Муанг и лишился десятков миллионов бат доходов.

В настоящее время компания обрабатывает около 20 рейсов в месяц, по сравнению с его обычным темпом во время горячего сезона в 60 операций.

Mjets работает в аэропорту Суварнабхуми, однако сталкивается здесь с рядом ограничений из-за большого трафика регулярных авиакомпаний. Частные самолеты в этом аэропорту не могут находиться более четырех часов.

Компания хочет обратиться в управляющую компанию «Аэропорты Таиланда» за финансовой помощью в виде снижения аэронавигационных сборов и платы за стоянку в аэропорте Дон Муанг. Mjets здесь пока ничего не заработала, так как она начала работу в марте 2010 года в рамках пятилетней концессии с «Аэропортами Таиланда».

Глава Mjets рассчитывает начать работу к началу февраля, однако ремонт может затянуться до мая 2012 г.



Gulfstream открыл представительство в Пекине

7 декабря 2011 года компания Gulfstream Aerospace открыла свое представительство в Китае. Торжественная церемония по этому случаю прошла в здании China World Tower, где будет размещен офис Gulfstream.

“По мере развития Азиатско-Тихоокеанского рынка деловой авиации растет и необходимость постоянного присутствия компаний Gulfstream и General Dynamics в Пекине, - говорит президент компании Gulfstream Лэрри Флинн (Larry Flynn). - Представительство в Пекине позволит нам более эффективно реагировать на потребности клиентов и укреплять взаимоотношения с ключевыми заинтересованными лицами в этом регионе”.

Возглавит китайское коммерческое представительство компании региональный вице-президент направления продаж дальневосточного и азиатского региона Герман Чай (Herman Chai). В офисе представительства также будет работать старший вице-президент Азиатско-Тихоокеанского региона компании General Dynamics Леда М.Л. Чун (Leda M.L. Chong). Герман Чай руководит продажами на континентальной части Китая, а также в Японии и Южной Корее. Обязанности Леды Чун включают координацию и поддержку деятельности представительств группы General Dynamics Aerospace, включающей компании Gulfstream Aerospace и Jet Aviation, определение возможностей сотрудничества с китайскими компаниями и взаимодействие с китайскими государственными органами в сфере авиации в целях расширения пакета предложений компании в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

“Китай стал одним из крупнейших мировых рынков. Наша база клиентов быстро растет, - поясняет Герман Чай. - Мы поняли, насколько важно находиться



рядом с клиентами и предоставлять им регулярное легкодоступное обслуживание. Новое представительство поможет решить эту задачу”.

Почти каждый четвертый бизнес-джет в регионе - производства компании Gulfstream. Компания лидирует на Азиатско-Тихоокеанском рынке крупногабаритных моделей, на котором за последние пять лет ей удалось увеличить продажи почти на 200%.

Герман Чай присоединился к компании Gulfstream в 1988 году, начав работать в центре комплектации самолетов в Лонг-Биче, Калифорния. В 2003 году перешел в штаб-квартиру компании Gulfstream в Саванне, а в 2005 году был повышен до должности директора по проектированию комплектации самолетов, в качестве которого руководил работами по проектированию интерьера всех моделей Gulfstream во всех пяти центрах комплектации компании. Степень бакалавра в области авиационно-космической

техники получил в Университете Нортропа, Лос-Анджелес. Имеет лицензию пилота коммерческих рейсов самолетов и вертолетов, а также право на осуществление рейсов по приборам и на самолетах с одним или несколькими двигателями. Помимо английского, Герман Чай также бегло говорит на хакка, кантонском и мандаринском диалектах китайского языка.

Леда Чун родилась в Гонконге и свободно говорит по-китайски. Закончила среднюю школу и получила степени бакалавра и магистра в Соединенных Штатах. 20 лет прослужила в ВВС США, дослужившись до звания командера. Ушла в отставку в январе 2007 года. Ее последние два назначения были в Вашингтоне, округ Колумбия, в штабе ВВС США по вопросам бюджета и взаимодействия с Конгрессом (Congressional Budget Liaison office). В компанию General Dynamics Леда Чун пришла в феврале 2007 года в качестве директора по связям с государственными органами.

Аэропортовые инициативы Еврокомиссии вызвали протест

План Еврокомиссии по ужесточению правил использования аэропортовых слотов, предлагаемый в рамках долгожданного комплекса мер, призванных решить проблему перегруженности европейских аэропортов, вызвал противоречивую реакцию со стороны отраслевых ассоциаций.

Пакет законодательных инициатив Еврокомиссии под названием Better Airports (“Улучшенные аэропорты”) включает также меры по снижению шума на местности и усовершенствованию наземного обслуживания, однако предложение по слотам может иметь самые неблагоприятные последствия для авиакомпаний и операторов деловой авиации. Оно требует от перевозчиков использовать принадлежащие им слоты 85% времени (против нынешних 80%), в противном случае они могут быть конфискованы. Заявляется, что такая мера позволит к 2025 году довести пропускную способность европейских аэропортов до 24 млн пассажиров.

Сийм Калласс, комиссар Еврокомиссии по транспорту утверждает, что аэропорты Европы находятся на пути к коллапсу. “Если деловая общественность и отдыхающие хотят получать все преимущества сети авиасообщений в будущем, необходимо действовать сейчас. Если следовать сегодняшней тенденции, к 2030 году 19 аэропортов Европы будут забиты до отказа, что может вылиться в задержки половины всех рейсов. Нынешнее положение дел неприемлемо, и глядя на растущую конкуренцию, мы должны изменить свои бизнес-процессы, если не хотим остаться без бизнеса вообще”, - сказал он.

Однако Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА) выступила против ужесточения требования по использованию слотов. Генеральный секретарь ассоциации Ульрих Шультге-Штратхаус настаивает, что если эта инициатива будет принята, она самым



негативным образом отразится на способности перевозчиков адекватно реагировать на изменения спроса, что является ключевым инструментом авиакомпании в сегодняшних экономических условиях. В свою очередь, Европейская ассоциация бизнес-авиации (ЕВАА) возмущается тем, что деловая авиация выставляется как вторичная по отношению к коммерческим перевозчикам, поскольку получение слотов увязывается с количеством пассажиров на борту. “ЕВАА приветствует пересмотр системы слотирования в европейских аэропортах, однако требует справедливого и равноправного решения для всех пользователей воздушного пространства”. По словам президента ЕВАА Фабио Гамбы, Еврокомиссия должна признать, что каждая модель авиаперевозок является неотъемлемой частью транспортной системы Европы. “Более того, требование использовать слоты на 80% уже является трудноисполнимым, и пересмотр в сторону увеличения недопустим”, считает Гамба.

Европейское отделение Международного совета аэропортов (АСI Europe) положительно отзываясь о предложении Еврокомиссии относительно сло-

тов, однако предупреждает, что одной этой мерой не удастся поправить ситуацию с загруженностью аэропортов. “Безусловная необходимость расширения аэропортовой инфраструктуры требует от правительств стран-участниц признать свою роль в поддержании значимости Европы в мировой авиатранспортной системе”, говорится в заявлении организации.

План по слотам также откроет возможность обмена и продажи слотов между авиакомпаниями, что сейчас запрещено в ряде стран Евросоюза. Что касается наземного обслуживания, то предлагается усилить конкуренцию между провайдерами и дать аэропортам полномочия координаторов. По шумам Еврокомиссия оставляет за собой и законодательную, и надзорную функции. Уровень допустимого шума будут определять страны-участницы, однако центральные правительственные органы должны обеспечить справедливость принимаемых мер, говорится в официальном сообщении.

Роберт Уолл, AVIATION WEEK
Источник: [ATO](#)

Привилегии МАКа могут ограничить

Правомочность решений Международного авиационного комитета (МАК) в ближайшем будущем может быть поставлена под сомнение: потерпевшие в результате трех российских авиакатастроф подали иск о признании незаконными подзаконных нормативных актов, регламентирующих деятельность Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Как заявил адвокат потерпевших Игорь Трунов, правительство РФ в нарушение действующего законодательства, Конституции РФ и международных норм права наделило МАК чрезмерными функциями и полномочиями.



Иск в Верховный суд подали потерпевшие в трех авиакатастрофах: Пермской в 2008 году, Петрозаводской 20 июня 2011 года и Ярославской 7 сентября 2011 года. В иске указывается, что в соответствии с Указом президента от 05.08.1992 N 439, постановление правительства РФ от 23.04.1994 N 367 и от 07.04.1995 N 316, а также Соглашением между правительством РФ и МАК об условиях его пребывания на территории РФ, от 20.10.1995, должности руководителей и сотрудников МАК приравнены и наделены полномочиями федерального министерства и установлена обязательность решений МАК для всех органов России. По сути МАК является министерством авиации и следственным комитетом авиационных происшествий, поясняет Трунов.

При этом преференции МАК выходят за рамки обычных для госорганов. Так, помещения МАК и его имущество неприкосновенны. Здесь не применяется законодательство РФ. Имущество МАК, находящееся на территории Российской Федерации, пользуется иммунитетом в отношении обыска, реквизиции,

экспроприации, конфискации или иных форм судебного вмешательства. МАК освобождается от всех налогов, сборов, пошлин и других платежей, взимаемых на территории Российской Федерации. «Сертификация только одного самолета, которые проводит МАК, стоит примерно \$3 млн, - отмечает Трунов. - Председатель МАКа и его заместители, пользуются иммунитетом – то есть, «не подлежат судебной ответственности за действия, совершенные ими при исполнении служебных обязанностей». Должностные лица МАК в отношении себя и членов своих семей имеют дипломатические привилегии и иммунитеты, который сохраняется и после прекращения их службы в МАК. И так далее.

При этом международное соглашение, на основе которого создан МАК, подписанное главами стран

СНГ в декабре 1991 года должно было быть ратифицировано в форме принятия отдельного федерального закона, которого нет, считает Трунов. Другими словами, почти 10 лет существует незаконный орган, поначалу созданный как временный, исполняющий важнейшие государственные полномочия в области нормирования летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов, а также расследования авиационных происшествий.

«Безусловно, Трунов прав – деятельность МАК не вписывается в международную практику, - говорит гендиректор компании «Инфомост» Борис Рыбак, - Я желаю подателям иска всяческого успеха». В международной практике авиационные происшествия расследуют национальные авиационные власти и надзорные органы – например, ФБР в США, поясняет он. МАК же не только заменяет собой эти органы, но и ведет деятельность по сертификации воздушных судов и их компонентов. Уже этого достаточно, чтобы возникли сомнения в беспристрастности экспертов, решающих, что в катастрофе виноват пилот, а не, например, неисправность двигателя.

Необходим единый государственный орган по надзору в авиации и независимый экспертный орган, а расследованием должны заниматься следственные органы, полагает Трунов. «Возможно, есть смысл сделать более независимой деятельность по расследованию и по сертификации», - соглашается главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров.

Как признается Трунов, главная цель иска - лишить МАК неоправданных привилегий и преференций. В том числе, ведущих к конфликту интересов внутри ведомства, а также дающих возможность предоставлять преимущества тем или иным авиакомпаниям.

Источник: [INFOX](#)

Самолет для богатых

7 декабря 2011 г. в аэропорту Домодедово авиакомпания «Трансаэро» представила свой новый самолет, выполненный в люкс-комплектации. Фактически, это новый продукт для самых богатых клиентов авиакомпании.

Раньше этот борт 1998 года выпуска летал в американской авиакомпании Continental и возил простых американских граждан, но все изменилось, когда самолет купила российская авиакомпания. Самолет прошел полный ремонт, получил новый салон и был перекрашен в специальную цветовую схему.

Внутри самолет разделен на четыре салона:

Первый салон



эконом, премиум, бизнес и первый, если сравнивать их с обычными самолетами.

В первом салоне, помимо трех больших кресел, стола, телевизоров, телефона, электрических розеток, WiFi, шкафчика для верхней одежды, есть еще и раскладной диван, на котором главный пассажир может вздремнуть во время перелета.

Второй салон, расположенный следом, предназначен для ближнего круга, и практически ничем не уступает комфортом первому классу. Все те же розетки, большие кожаные кресла, телевизоры.

Второй салон





Третий салон

А дальше идет что-то среднее, восемь кресел, которые в любой почти авиакомпании России считались бы бизнес-классом, но тут на них будут летать, скорее всего, охрана и сопровождение. Кожа уже менее богата, ни розеток, ни телевизора третьему классу не положено.

Ну и на последок, 5 рядов по 3 кресла экономического класса, для всех остальных.

Я ожидал увидеть золотой унитаз, изумруды в отделке и прочие дорогие атрибуты богатой жизни, но был удивлен скромностью этого борта. В принципе, никаких излишков не было замечено, все вполне “скромно”. Кожа, отделка “под золото”, приятная тканевая обшивка. Это, конечно не президентский дворец.



Четвертый салон



Сколько точно будет стоить аренда этого самолета в авиакомпании не говорят, ссылаясь на коммерческую тайну, но не дешево. Его аренду себе смогут позволить только богатые компании, либо крупные корпорации. Отлично этот самолет подойдет для организации пресс-туров или олигархических поездок, скажем, в Куршавель большой тусовкой. Короче, такая дорогая воздушная маршрутка класса люкс.

Кстати, есть вероятность, что именно на этом самолете будет летать Патриарх Кирилл, т.к. именно “Трансаэро” несколько раз была замечена в качестве “перевозчика Патриарха”.

Фото, текст Митя Алешковский, alesh.ru

Осеннее затишье

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности американской бизнес-авиации в ноябре 2011 г. По сравнению с октябрём 2011 г. общий трафик деловой авиации в Северной Америке снизился на 1,5%. Однако в сравнении с прошлогодним ноябрем наблюдается рост на 1,0%.

В ноябре 2011 г. активность бизнес-авиации США немного снизилась. Данные TRAQPak показывают разнонаправленную динамику относительно октября этого года как по видам полетов, так и по сегментам воздушных судов. Снижение частных и корпоративных полетов по part 91 на 2,8% существенно повлияло на общий результат, перекрыв практически незаметный рост коммерческих полетов по part 135 (+0,4%) и полетов самолетов в долевом владении (+0,1%). Такая же ситуация просматривается и по категориям самолетов. Существенное снижение трафика турбовинтовых самолетов (-1,8%) и малогабаритных бизнес-джетов (-3,4%), а также небольшое снижение в категории средних бизнес-джетов (-0,2%), на фоне незаметного роста в 0,4% в категории больших бизнес-джетов, показывает причину общего снижения активности в ноябре по сравнению с октябрём 2011. В качестве положительных тенден-

	Активность деловых самолетов ноябрь 2011 против ноября 2010			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	3.0%	-1.8%	2.0%	1.1%
Малые реактивные самолеты	10.5%	-8.5%	-11.9%	2.1%
Средние реактивные самолеты	3.9%	-2.3%	2.0%	1.7%
Большие реактивные самолеты	-3.8%	-2.1%	1.3%	-2.8%
Итого по всем категориям самолетов	4.0%	-3.3%	-0.6%	1.0%

ций можно отметить хороший рост полетов средних и больших самолетов по part 135 и в долевом владении.

В сравнении с ноябрем прошлого года, общий уровень активности американской бизнес-авиации в этом году вырос на 1,0%. Рост произошел только за счет 4-процентного увеличения количества полетов по part 91, так как в остальных сегментах наблюдалось снижение активности: полеты по part 135 снизились на 3,3%, а полеты самолетов в долевом владении на 0,6%. Продолжается тенденция снижения коммерческих чартерных полетов, которая нача-

лась почти год назад. В категориях воздушных судов только большие бизнес-джеты снизили активность (-2,8%), а остальные типы самолетов летали больше, чем годом ранее. Однако самой противоречивой категорией в ноябре стали малые бизнес-джеты – если по part 91 эти самолеты летали на 10,5% больше, чем в прошлом году, то относительное количество полетов по part 135 и самолетов в долевом владении упало на 8,5% и 11,9% соответственно.

Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)

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

Большие реактивные самолеты (Large Cabin Jet)

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



	Активность деловых самолетов ноябрь 2011 против октября 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
Турбовинтовые	-1.7%	-0.6%	-9.1%	-1.8%
Малые реактивные самолеты	-4.0%	-3.2%	-0.3%	-3.4%
Средние реактивные самолеты	-3.4%	3.1%	2.2%	-0.2%
Большие реактивные самолеты	-3.1%	7.3%	6.1%	0.4%
Итого по всем категориям самолетов	-2.8%	0.4%	0.1%	-1.5%

Embraer закрепился в США

В понедельник 5 декабря 2011 г. во Флориде (США) состоялась торжественная церемония по случаю завершения строительства сборочного предприятия Embraer. Компания открыла последний объект американской фабрики по сборке легких бизнес-джетов Phenom 100 в Международном аэропорте г. Мельбурн, а именно Центр обслуживания клиентов. На это событие были приглашены десятки VIP-гостей.

Сам сборочный цех официально компания открыла 21 февраля 2011 г. В аэропорте Мельбурна был построен новый ангар площадью 7500 квадратных метров и современный окрасочный цех.

В открытом Центре обслуживания клиентов заказчики смогут скомпоновать интерьер самолетов семейства Phenom, Legacy и Lineage с помощью 3D-технологий последнего поколения и используя обширную коллекцию отделочных материалов. Американский проект Embraer берет начало с ноября 2007 года, когда тогдашний губернатор Флориды посетил штаб-квартиру производителя. Компания начала строительство предприятия в декабре 2008 года.

Тогда же, 5 декабря 2011, производитель передал



компании Executive AirShare первый, собранный на американской земле, Phenom 100.

Этот самолет стал 18-ым самолетом Phenom во флоте провайдера долевой собственности. В настоящее время эта компания является крупнейшим оператором легких бизнес-джетов Phenom - она эксплуатирует 13 Phenom 100 и 5 Phenom 300. Executive AirShare имеет заказы на 22 Phenom 100 до 2015 года. Генеральный директор компании Роберт Тейлор сказал во время получения самолета: "Мы рады, что теперь наши самолеты собираются здесь, во Флориде. Это позволит экономить на поездках в Бразилию, так как мы можем легко прийти и посмотреть на то, как строятся наши самолеты".

Executive AirShare также эксплуатирует 10 турбовинтовых Beechcraft King Air и три Beechjet 400, которые должны заменить новые бизнес-джеты Phenom.

По поводу будущих производственных планов Embraer исполнительный директор производителя Фредерико Курадо сказал, что в 2012 году американское сборочное предприятие построит около 30 са-

молетов Phenom 100 и Phenom 300. В 2013 году темп производства должен удвоиться до 60 самолетов в год. А проектная мощность составляет 96 самолетов в год. "Я очень надеюсь, мы достигнем полной мощности, и надеюсь в скором времени", добавил он.

А под конец недели, в четверг 8 декабря 2011, первый американский Phenom 100 совершил свой первый полет.

Полет прошел успешно, никаких отклонений в работе систем самолета зарегистрировано не было. По словам летчика-испытателя Джоао Рафаэлю Сильва, полет длительностью два с половиной часа прошел точно по плану. Самолет выполнил все стандартные элементы, которые выполняются на каждом самолете типа Phenom 100 перед поставкой заказчику.

"Мы очень довольны результатами заводских летных испытаний", - сказал Фил Кралл, управляющий директор Embraer Executive Aircraft. "Этот полет подтвердил, что наша команда в Мельбурне готова к сборке самолетов Embraer Phenom 100, обеспечивая такой же уровень качества, как и на заводе в Бразилии".



Стабильная лояльность клиентов

Рынок бизнес авиации Украины развивается стремительно, но проблемы существуют.

Исследование, проведенное компанией Hawker Beechcraft (Hawker Beechcraft Corporation, НВС), показало, что число деловых перелетов на частных самолетах на Украине в первой половине этого года увеличилось на 15,2% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Из 19 стран, данные которых анализировала компания, Украина по этому показателю оказалась на втором месте.

Сегодня о ситуации на украинском рынке бизнес-перевозок с читателями BizavWeek поделится **Сергей Никифоров**, генеральный директор компании Challenge Aero Ukraine.

Ситуация на рынке бизнес-перевозок Украины неоднозначная: с одной стороны, количество частных самолетов из года в год растет, кроме того эксперты ожидают “бума” 2012 года, с другой стороны - есть два месяца “затишья” в году, которые особо влияют на годовые показатели. Что касается рынка брокерских услуг, то здесь ситуация следующая: “чистых” брокеров, как таковых, практически нет, скорее, можно говорить о посредниках, чаще всего это “волки-одиночки” с неравномерным потоком заказов. Более менее крупные брокеры зачастую берут в управление (лизинг или на других условиях) самолеты у западных операторов, для базирования на Украине, но их единицы. Аэропортовая же инфраструктура - еще более неоднозначный вопрос. Реконструкция аэропортов и взлетных полос, конечно, проводится, но одно дело государственное финансирование и, соответственно, контроль и совсем другое - частный инвестор. Если сравнивать реконструкцию, например, Львова и Харькова, то в Харькове построен временный терминал, готовый к обслуживанию прилетающих болельщиков, а после

чемпионата этот терминал будет служить ангаром - никаких потерь и ничего лишнего. А Львов в этом месяце только увеличил бюджет реконструкции на 33% (с апреля этого года - в 2,2 раза). Кстати, с ангарами - болезненный вопрос. Так как воздушные суда по большей своей части - ангарного хранения, а зимы у нас снежные, многим владельцам хотелось бы “прятать” самолеты на время стоянки, а возможности ограничены даже в столице. Аэропорт “Жуляны” был первопроходцем по строительству новой полосы. Теперь длина полосы увеличена, что позволяет принимать самолеты типа Airbus и Boeing и, соответственно, пассажиропоток за 2011 год вырос существенно.ю в несколько сотен раз. Аэропорт является идеальным городским аэропортом - 8 километров до центра. Все вышеперечисленное, по моему мнению, реально тормозит развитие нашего сегмента, однако от прогресса все равно никуда не уйти.

Что же касается Challenge Aero Ukraine, то компания на рынке деловой авиации с 2002 года. Основным видом деятельности нашей компании было предоставление услуг по организации и выполнению чартерных авиаперелетов на воздушных судах VIP-класса. На сегодняшний день наша компания единственная на Украине, предоставляющая “полный цикл” услуг. Собственная хендлинговая компания, собственная служба сервиса, техническая служба, летный персонал, служба клининга, вертолетная компания. Именно Challenge Aero Ukraine сертифицировала новые типы зарубежных самолетов в Украине, так как основной флот рынка состоял из отечественных воздушных судов, и существовала необходимость привлечения новых современных самолетов для перевозок на территории Украины.

Помимо услуги чартерных перевозок Challenge Aero Ukraine также предлагает широкий спектр дополнительных услуг, включая консультационные услуги

по покупке самолетов, их стоимости, организации эксплуатации и дальнейшего летно-технического обслуживания, оптимизации расходов на содержание бизнес-джета, регистрацию и оперирование воздушным судном, организацию сервисного обслуживания самолета, организацию и выполнение полетов в интересах владельца, предоставление полной бухгалтерской отчетности по расходам, включая счета третьих лиц, в случае необходимости продажи - поиск покупателя на вторичном рынке, предпродажная подготовка.

Собственная техническая служба сертифицирована для обслуживания самолетов и вертолетов в Борисполе, Жулянах и некоторых других аэропортах Украины. На сегодняшний день авиакомпания Challenge Aero Ukraine представлена в Харькове, Днепрпетровске, Одессе, Донецке и Москве.

Сегодня флот нашей компании состоит из 32-х самолетов и представляет полную линейку ВС - от самого маленького Learjet 31A до Airbus A318. Мы являемся самым крупным оператором Challenger 300 в СНГ. Что касается модернизации, все наши самолеты оборудованы согласно требований авиационной администрации Украины (это относится к самолетам, базирующимся на Украине), по желанию владельца производим обновление салона, покраску самолета, замену оборудования, дооборудование. Кроме этого, особо стоит отметить, что в 2011 году в управлении компании появились совершенно новые для нас джеты: G550 и Global Express. В заключении особо хотелось бы отметить, что 90% наших клиентов - лояльны, многие летают с нами с первого дня основания компании. Мы учитываем все пожелания клиентов и предлагаем оптимальные варианты. Есть всего одна позиция, где мы никогда не экономим - это техническое обслуживание самолетов.

Avinode Business Intelligence Newsletter

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



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 5 по 11 декабря 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	57	44	22	13	12	21	36	101
Великобритания	30	80	130	36	13	36	30	172
Франция	40	92	73	17	10	48	70	162
Италия	8	46	18	8	5	13	12	159
Австрия	9	12	19	0	8	4	6	48
Швейцария	16	59	59	18	6	4	69	68
Россия	11	24	41	35	24	52	0	277

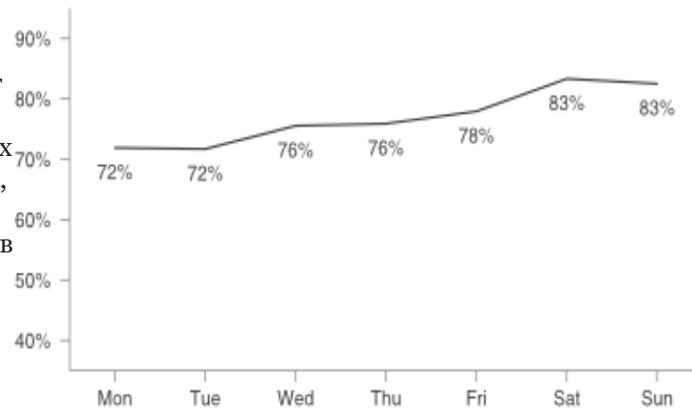
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 5 по 11 декабря 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	18	5	2	1	2	2	7	14
Великобритания	7	43	12	3	0	4	4	18
Франция	4	9	3	1	1	2	4	12
Италия	2	1	0	5	0	3	2	3
Австрия	1	0	2	0	5	1	1	5
Швейцария	3	5	6	2	1	3	0	3
Россия	5	3	2	0	4	3	2	9

Индекс наличия свободных самолетов

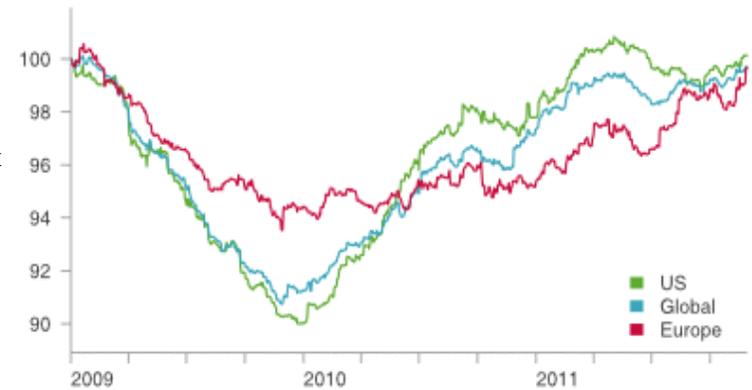
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1 631	€ 1 616	€ 1 645
Cessna Citation Excel	€ 2 850	€ 2 893	€ 2 757
Bombardier Challenger 604	€ 4 869	€ 4 631	€ 4 688

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 20 Cessna Citation Jet, 29 Cessna Citation Excel и 33 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лутон, Лондон	3
4	Женева	4
5	Цюрих	5
6	Кот Д'Азур, Ницца	6
7	Фарнборо, Лондон	8
8	Пулково, СПб	7
9	Швехат, Вена	9
10	Борисполь, Киев	10

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на вылет из аэропорта за последние 30 дней.