



Негативной фон конца прошлой недели, вызванный катастрофой Як-42 с хоккеистами на борту, на этой неделе имел продолжение. Сначала президент, а потом и премьер-министр начали давать срочные поручения по изменению воздушного законодательства, которые по их мнению должны способствовать повышению безопасности полетов. Причем, как оказалось, причины проблем и пути их решения по-разному понимаются на верхах. Однако крутые меры не заставили себя ждать, и как обычно у нас бывает - лес рубят, щепки летят.

Несмотря на то, что уважаемые и профессиональные эксперты не раз заявляли, что безопасность полетов никак не зависит от размера авиакомпании, Росавиация, подталкиваемая Минтрансом и, наверно, движимая чиновничьим рвением, сразу нашла трех нарушителей (которые еще неделю назад не вызывали никаких подозрений), у которых в пятницу приостановили действие сертификатов эксплуатанта. Причем одним из нарушителей оказалась молодая и перспективная авиакомпания деловой авиации Jetalliance East.

Интересно, как оператор, имеющий в своих учредителях крупнейшую регулярную авикомпанию России - Аэрофлот - и одного из крупнейших операторов деловой авиации Европы с флотом в 30 бизнес-джетов, мог несоблюдать требования безопасности. При том, что самолеты у Jetalliance East новые, есть своя станция техобслуживания, весь персонал обучен за рубежом. А что тогда говорить про региональные авиакомпании, которые летают на советской технике? Генеральный директор Jetalliance East Игорь Чунихин пообещал, что после того, как разберется в ситуации, сообщит нам свою позицию по этому делу.



Камерное шоу

“Камерный” - отличающийся небольшими размерами; рассчитанный на небольшой круг людей. В отношении JET EXPO 2011 в первую очередь надо понимать еще один смысл слова, а именно - качественный продукт. **стр. 5**



Гармонизация продолжается

17 ноября 2011 года вступают в силу очередные изменения в ФП использования воздушного пространства. Изменения затронут процедуры сертификации аэродромов, порядок получения разрешения на международные полеты, введение RVSM. **стр. 11**



Судорожные телодвижения

В прошлый уик-энд Дмитрий Медведев утвердил перечень поручений по итогам совещания по расследованию причин катастрофы самолета «Як-42». Чиновники дружно принялись за дело. **стр. 12**



Avinode Business Intelligence Newsletter.

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

индекс спроса: -4,47%; индекс стоимости: -0,07%

стр. 15

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

SBJ не конкурент корпоративным самолетам Airbus

13 сентября 2011 года, в преддверии выставки JET EXPO 2011, компания Airbus провела пресс-брифинг, посвященный бизнес-самолетам Airbus и прогнозу на будущее по деловым авиаперевозкам. Вице-президент подразделения деловых самолетов Airbus г-н Франсуа Шазель для начала отметил, что 2010 год стал самым успешным для Airbus в сегменте деловых авиалайнеров. В течение прошлого финансового года компания передала заказчикам 15 административных самолетов, среди которых: 2 A318Elite, 8 Airbus Corporate Jet, 2 A320 Prestige и 2 A330/340 Prestige, общей стоимостью \$ 1,5 млрд.

Всего же в настоящий момент компания располагает портфелем заказов более чем на 170 самолетов, две трети из которых уже поставлены. В пропорции это выглядит следующим образом: 110 узкофюзеляжных лайнеров и 60 широкофюзеляжных.

Также компания надеется на увеличение портфеля заказов с выходом на рынок модернизированного самолета Airbus A320NEO в конце 2013 года. Как уверяют в компании, заказы уже есть.

Основными заказчиками самолетов в 2010 году стали компании и частные владельцы из динамично развивающихся стран, таких как Китай, Индия и Россия. По словам вице-президента подразделения деловых самолетов Airbus г-на Франсуа Шазеля, такая ситуация не может не радовать. Особое внимание г-н Шазель уделил рынкам России и СНГ.

«Исследования показывают, что корпоративные самолеты способствуют росту крупных компаний, придавая их сотрудникам большую эффективность. Это в особенности верно для такой страны, как Россия, где расстояния между регионами, в которых работает



компания, могут быть весьма значительными. К тому же мир бизнеса сегодня становится все более глобальным. Когда крупные компании растут, они вносят больший вклад в экономику страны. Так что не будет преувеличением сказать, что корпоративные самолеты — особенно высшего класса, как у нас, — могут способствовать росту экономики России. Индийский и китайский рынки тоже важны. Китай обгоняет Японию и становится второй крупнейшей экономикой мира, и сейчас его рынок растет очень быстро, а корпоративные самолеты в этой стране играют все более важную роль», - комментирует г-н Шазель.

«Если в 2009-10 г.г. мы видели заметное уменьшение спроса на нашу продукцию в этом регионе, то начиная с 2011 года приятно удивлены заметным увеличением

интереса к бизнес лайнерам Airbus, как в России, так и на постсоветском пространстве», - продолжает г-н Шазель. Кроме этого, в последнее время наблюдается тенденция увеличения полетов в Россию именно на самолетах Airbus. Это радует, с одной стороны, но, к сожалению, это исключительно зарубежные операторы. Но мы работаем и в этом направлении. В настоящее время мы получили несколько заказов от российских клиентов, но, в силу определенных условий по контрактам, мы не имеем возможность озвучить их», - резюмирует топ менеджер компании.

И как в подтверждение слов вице-президента, Airbus представил в рамках выставки деловой авиации Jet Expo самолет A 318 Elite, эксплуатируемый швейцарским оператором Comlux, рассчитанный на 19 пассажиров и оснащенный просторным VIP-салонном, в котором есть все для комфортабельного перелета: просторные гостиная и офис, которые при желании можно конвертировать в спальную комнату, а также две уютные ваннные комнаты. В серийное производство самолет пошел в мае 2007 года.

Не обошел г-н Шазель и вопрос относительно нового проекта ГСС — Sukhoi Business Jet, недавно анонсированный на выставке в Ле Бурже. «Действительно, этот проект имеет право на жизнь. Самолет получился хорошим и конкурентоспособным. В своем ценовом диапазоне он будет достаточно привлекательным для перевозчиков. Однако для полноценного выхода его на международные рынки продаж необходимо «набрать» достаточное количество заказов на базовую версию и уделить особое внимание послепродажному обслуживанию лайнеров. В настоящий момент, как я это вижу, все находится в зачаточном состоянии», - прокомментировал г-н Шазель.



В ожидании российских сертификатов

Американский производитель Hawker Beechcraft привез на JetExpo 2011 две свои реактивные модели класса midsize: Hawker 900XP и 4000. Как рассказал Show Observer президент компании по Европе, Ближнему Востоку и Африке Шон МакГью, первый самолет уже в самое ближайшее время получит российский сертификат типа. Вторую машину, которая наиболее популярна в России из всей продуктовой линейки Hawker Beechcraft, тоже планируется сертифицировать в этом году.

По словам МакГью, пока отсутствие российских сертификатов никак не мешает продажам этих самолетов, которые активно покупаются российскими заказчиками, но регистрируются за рубежом. «Российская сертификация добавит доверия нашим заказчикам, мы стремимся к тому, чтобы все наши самолеты были сертифицированы здесь», — сказал он. Пока в России сертифицированы реактивные Premier 1A и Hawker 750, а также турбовинтовые King Air 350 и 350I.

Еще одна модель компании, которая была представлена на выставке, — турбовинтовой King Air 350 — также эксплуатируется в России как в VIP-варианте, так и в модификациях для специальных миссий.

По словам МакГью, Россия сейчас является самым большим рынком для Hawker Beechcraft в Европе. «Наши продажи здесь растут из года в год», — рассказал он.

Источник: АТО



G550 поставил еще один рекорд скорости



Дальнемагистральный бизнес-джет Gulfstream G550 недавно продемонстрировал свои возможности, установив новый рекорд скорости между городами Саванна, штат Джорджия, и Кампинас, Бразилия.

8 августа в 7:56 утра по местному времени самолет вылетел из международного аэропорта Саванна/Хилтон-Хед с 11 пассажирами и одним стюардом на борту. Выполняли полет пилоты международных рейсов Эрик Паркер (Eric Parker) и Антони Бриотта (Anthony Briotta). Через 8 часов 28 минут модель G550 приземлилась в международном аэропорту Виракопос-Кампинас, пролетев 3894 морских миль (7212 км) со средней крейсерской скоростью 519 миль/час (835 км/ч).

Национальная ассоциация воздухоплавания подтвердила этот полет в качестве рекорда США и направила соответствующие данные в Международную авиационную федерацию в Швейцарии для подтверждения мирового рекорда. Скоростные рекорды между городами Саванной и Кампинас ранее не устанавливались.

С момента ввода в эксплуатацию в 2003 году, самолет G550 установил более 50 рекордов скорости между различными парами городов.

Оснащенный усовершенствованными турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce BR710, самолет G550 может преодолевать расстояние до 6750 морских миль (12 501 км) на скорости 0,80 Маха и развивать крейсерскую скорость до 0,87 Маха. Имея такие высокие показатели

дальности полета, самолет G550 может легко долететь из Вашингтона, округ Колумбия, в Дубай, из Лондона в Сингапур или из Токио в Париж.

G550 оборудован созданной компанией Gulfstream кабиной экипажа PlaneView®, самой технологически передовой кабиной экипажа в сфере деловой авиации. Салон самолета сочетает в себе высокую эффективность использования пространства и исключительный комфорт. Салон модели включает до четырех отдельных жилых зон и три зоны с автономной регулировкой температуры воздуха. На выбор предлагается 12 возможных конфигураций интерьера, обеспечивающих размещение до 18 пассажиров.



Пополнение в ОНАДА

RamJet Aviation, признанный в мире поставщик услуг наземного обслуживания, базирующийся в Объединенных Арабских Эмиратах, теперь входит в состав ОНАДА. Компания работает более 10 лет и обслуживает большое количество клиентов, предлагая им различные услуги, и уже знакома с российским рынком, и вступление в ОНАДА связано с интересом компании в увеличении представленности на рынке.

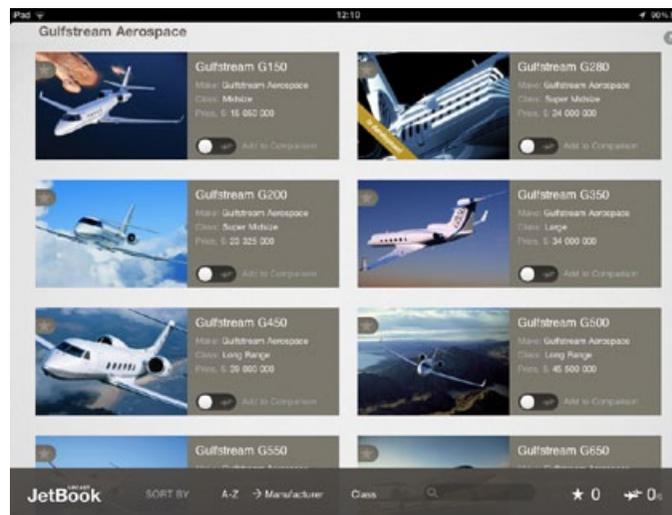
Анна Сереежкина, Исполнительный директор ОНАДА, рада приветствовать Ramjet Aviation в составе компаний, входящих в ОНАДА, тем более, что это первая компания ближневосточного региона в их числе. Это показатель роста географии ОНАДА.

Иссам Султан, главный управляющий RamJet Aviation, с оптимизмом смотрит на сотрудничество с ОНАДА, вспоминая об успехе компании в странах Восточной Европы, что подтолкнуло компанию выйти на российский рынок. «У российского рынка большой потенциал, мы рады работе с ОНАДА и надеемся получить возможность предоставить российским клиентам наши услуги наивысшего качества. Это будет крайне эффективный инструмент сотрудничества на российском рынке».

Специализация компании включает в себя следующие направления:

- получение разрешений на пролет;
- разрешения на посадку для чартерных рейсов;
- наземное обслуживание;
- топливо;
- размещение в гостиницах для экипажей;
- бортовое питание;
- и даже организация чартеров.

Вышла полная версия JetBook



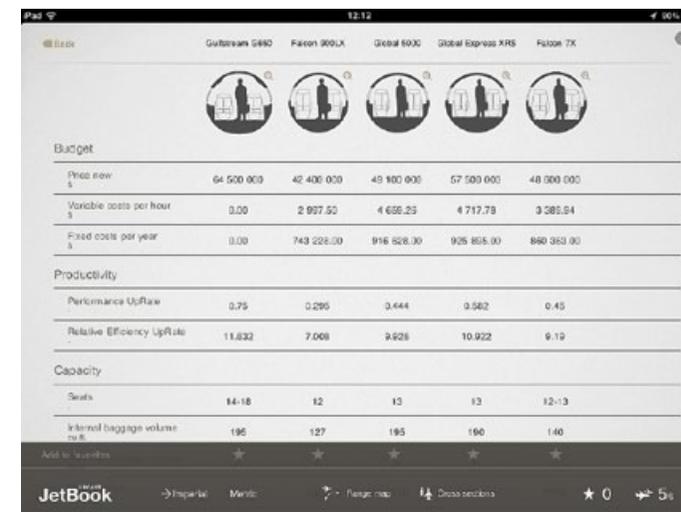
15 сентября 2011, коммуникационное агентство Upcast Media выпустило полную версию своего приложения [Upcast JetBook](#). Стоимость окончательного приложения для iPad составляет \$ 24,99, и найти его уже можно в App Store. Также существует «легкая» версия программы, которую можно скачать и установить бесплатно.

Полная версия Upcast JetBook, также как и JetBook Lite, позиционируется как первое специализированное приложение для iPad, которое позволяет оценить характеристики и сравнить до шести различных бизнес-джетов. Полные технические характеристики и богатый мультимедийный контент, который невозможно представить в традиционных бумажных каталогах, позволит специалистам, менеджерам по продажам и энтузиастом быстро найти сильные стороны той или иной модели бизнес-джета. В полной версии собраны все бизнес-джеты, которые в настоящее время находятся в производстве или в разработке.

Функциональные возможности JetBook:

- 53 современных деловых самолета;
- Сортировка самолетов по производителю, классу и алфавиту;
- Сравнение характеристик до шести выбранных самолетов;
- Характеристики самолетов в 2-х измерительных системах - метрической и дюймовой;
- Схема и сечение пассажирского салона самолета;
- Карта дальности с выбором города вылета для каждого самолета;
- Графическое сравнение дальности и сечения салона выбранных самолетов;
- Фотографии экстерьера, интерьера и кабины экипажа;
- Круговой обзор на 360° и видеоматериалы.

Также следует отметить, что недавно было обновлено приложение Jet Posters подобной направленности, выпущенное компанией Jet Media. У программы был обновлен дизайн и добавлено 16 воздушных судов.



Камерное шоу

В соответствии с толковыми словарями, слово “камерный” в том числе имеет значение “отличающийся небольшими размерами; рассчитанный на небольшой круг людей”. Это определение очень точно описывает отрасль бизнес-авиации. Однако в отношении нынешней российской выставки деловой авиации JET EXPO 2011 в первую очередь надо понимать еще один смысл этого слова, а именно - качественный продукт. Ведь впервые за шесть лет шоу объединило основную и статическую экспозиции на единой площадке Центра Бизнес-Авиации Внуково-3.

В предыдущие годы раздвоенность выставки сильно мешала эффективной работе производителей и операторов, которые выставляли свои самолеты на статической стоянке во Внуково-3. Участники стояли перед непростым выбором: в каком месте надо быть, чтобы не пропустить важный для компании момент. Куда направиться? На статику, куда может приехать потенциальный клиент, или в Крокус Экспо, где присутствует на конференции давний партнер.

И вот, на шестой год выставка обрела завершенность. На новом месте сразу почувствовалась более раскрепощенная и профессиональная обстановка. “Оторванность» от Москвы сыграла на руку качественному составу посетителей. Не было, как в прошлые годы, суматохи на регистрации и «лишних» людей с других выставок, которые проводились в одно время с Jet Expo. Сама обстановка действующего аэропорта настраивала на деловой лад.

В открытии выставки приняли участие Генеральный директор ЗАО «Центр Бизнес-Авиации» Георгий Шаров, Президент Jet Group Александр Евдокимов, Председатель Совета директоров ОАО “Международный аэропорт Внуково”



Один шаг и попадаешь на статику

Виталий Ванцев, Генеральный директор ОАО “Международный аэропорт Внуково” Александр Дьяков, Президент Embraer Executive Aviation Эрнест Эдвардс и специальный гость, пилот команды Lotus Renault GP серии гонок Формула 1 Виталий Петров, которого пригласила компания Hawker Beechcraft.

Генеральный директор ЗАО «Центр Бизнес-Авиации» Георгий Шаров обратил внимание гостей и участников Jet Expo на то, что в условиях действующего аэропорта такая масштабная выставка проводится в России впервые. «При организации выставки нами, совместно с профильными службами аэропорта Внуково, была проведена колоссальная работа. И одним из свидетельств наших успехов в сфере деловой авиации стал тот факт, что Внуково-3 занял первую строчку в рейтинге наиболее востребованных аэропортов на рынке бизнес-авиации по данным агентства Avinode», - отметил Георгий Шаров.

На статической экспозиции было представлено двадцать восемь самолетов и один вертолет деловой авиации, что на двенадцать воздушных судов больше, чем в прошлом году, а количество участников возросло до 75 компаний. Это на 22 участника больше, чем в прошлом году, но все-таки на 16 меньше, чем в рекордном 2008 году.

“Сегодня мы можем с уверенностью сказать, что выставка Jet Expo вошла в линейку крупнейших событий авиационной отрасли, таких, как EM-BACE (Европа), BAWE (Европа), NBAA (США)”, - сказал на пресс-конференции по случаю начала работы выставки президент Jet Group Александр Евдокимов и выразил благодарность партнеру выставки Внуково-3 за предоставленную площадку и высокопрофессиональную организацию одного из самых значимых мероприятий в мире бизнес-авиации.

В первый день можно было также увидеть еще одного пилота Формулы 1, кроме Виталия Петрова. Это брат семикратного чемпиона мира Михаэля Шумахера, бывший пилот Формулы 1 Ральф Шумахер. На выставке было объявлено, что он стал совладельцем компании EUROP STAR. Сразу после открытия выставки, на пресс-конференции Jet Media и Luxmedia Group было объявлено об объединении журналов Jet и Altitudes. Об этих событиях более подробно можно прочитать в этом номере VizavWeek.

Также в первый день прошел круглый стол, организованный ОНАДА, под названием «Парадигма третьего тысячелетия». На нем известный дизайнер и Президент Центра промышленного дизайна и инноваций «Астра Росса» Владимир Пирожков рассказал о проекте авиационной транспортной



За минуту до открытия

системы, которая должна решить вопросы транспортной доступности отдаленных регионов. Проект представляет собой конвертоплан AERO-G, вместимостью пять человек, который по задумке разработчиков может лететь со скоростью 420-450 км/ч на расстояние до 2000 км и взлетать и приземляться вертикально. Причем изюмина проекта – это расчет на массовое применение частными гражданами, так как стоимость одного пассажирокилометра должна составить 5 рублей, а цена самого аппарата – 100-150 тысяч долларов США.

Еще в первый день региональный вице-президент Bombardier Business Aircraft по продажам бизнес-джетов Кристоф Дегума рассказал о линейке самолетов Global и их перспективах на российском рынке.

Второй день прошел под знаком компании Gulfstream Aerospace: выставку посетил президент компании Ларри Флинн, который вступил в эту должность 1 сентября 2011 г. Этот визит подчеркивает, насколько важен для американского производителя российский рынок. Также во второй половине дня компания провела форум для российских операторов, на котором были представлены обновленные данные и технические доклады по вопросам техобслуживания и эксплуатации самолетов Gulfstream.

Это день стал самым деловым в программе выставки. Это подразумевает временной формат мероприятия: первый день – торжественное открытие и сопутствующие мероприятия, второй день – работа с клиентами и партнерами, завершающаяся вечеринкой, а третий день – это расслабленное неформальное состояние и чемоданное настроение.





Александр Нерадько посетил выставку

Важность второго дня, как самого продуктивного и делового на выставке, подчеркивает визит главы Росавиации Александра Нерадько, что показывает внимание властей к отрасли деловой авиации. Только вот какой вектор это внимание имеет, пока не понятно. Последние события и меры, принимаемые властями в авиационной отрасли, навевают тревожные мысли.

Однако тогда об этом не хотелось думать. Тем более, что конец второго дня положил начало неформальному общению. Объединенная национальная ассоциация деловой авиации России совместно с компанией Fly Fusion организовала фуршет на коллективном стенде брокеров и операторов. Кстати, этот проект ОНАДА, стартовавший на прошлой выставке, в этом году имел еще больший успех – 11 компаний выставились в рамках коллективного

стенда (в прошлом году было 6 участников). Завершился день традиционной вечеринкой.

В третий день было много посетителей, которых никак нельзя отнести к потенциальным клиентам, причем значительное количество составляли подростки и молодежь. Их интерес к выставке понятен – собрать как можно больше красивых каталогов и сувениров. Когда выставка проходила в Крокусе, такой контингент посетителей был на территории выставки каждый день и вызывал у участников некоторый скепсис, так как невежливым быть нельзя, а эффект от них нулевой. В этот раз появление публики в последний день мероприятия воспринялся естественным и логичным и никакого раздражения не вызвало.

Общее ощущение, оставшееся от шоу – это уголок оптимизма на фоне внешнего негатива, окружающего в последнее время российскую авиационную отрасль. Разнообразные спикеры говорили о радужных перспективах российского рынка. Однако между слов слышалась озабоченность правовой нестабильностью и инфраструктурными проблемами.

Тем не менее, само мероприятие вызвало положительные эмоции как у самих организаторов, так и у экспонентов. Новый формат JET EXPO пришелся всем по вкусу. Остается только вопрос перспектив развития бизнес-среды в нашей стране, как основной целевой аудитории деловой авиации и стабильности правового поля в авиационном сегменте.



Jet Aviation Moscow Vnukovo развивается

В первый день выставки JetExpo 2011 компания Embraer подписала Меморандум о взаимопонимании с Jet Aviation Moscow Vnukovo: об организации расширенной службы сервисного обслуживания, которая должна будет работать круглосуточно, 365 дней в году. Служба будет иметь в своем штате сертифицированный технический персонал, специальные инструменты и запас запасных частей. Компания Jet Aviation, уже утвержденная в качестве авторизованного сервисного центра Embraer, базирующаяся в Международном аэропорту Внуково и имеющая с 2009 года станцию технической поддержки, создаст значительную номенклатуру и объем запчастей для бизнес-джетов Legacy 600 и Legacy 650.

“Это соглашение доказывает наше стремление к расширению и улучшению сети наших сервисных центров. Новый круглосуточный режим работы техцентра в Москве, предоставляющего услуги наземной техподдержки, является важным шагом в нашей стратегии совершенствования поддержки эксплуатантов самолетов Legacy”, - сказал вице-президент Embraer Executive Jets по поддержке клиентов в Европе, на Ближнем Востоке и Африке (EMEA) Антонио Мартини Нето. “Мы рады укреплению наших взаимоотношений с компанией Jet Aviation Moscow, которая является сильным партнером в технической поддержке Legacy 600 и Legacy 650”, - добавил он.

Компании Embraer и Jet Aviation работают над тем, чтобы внедрить расширенную техническую поддержку к декабрю 2011 года, сразу после подписания окончательного контракта. Jet Aviation будет наращивать штат сотрудников для того, чтобы обеспечить высокое качество сервисного обслуживания самолетов Legacy.



“В рамках нашего сотрудничества с Embraer по расширению техподдержки и обеспечению склада запасных частей, мы сможем снизить время простоя самолетов и тем самым повысить эффективность операторов”, - говорит генеральный директор Jet Aviation Moscow Vnukovo Иэн Лудлоу.

Старший вице-президент компании по ТОиР и услугам FBO Кристоф Спаэт, добавил: “Мы - единственный оператор MRO в данном регионе, и наше партнерство с Embraer подчеркивает высокий уровень услуг, которые мы предоставляем нашим клиентам”.

Embraer имеет мировую сеть в более чем 50 собственных и авторизованных сервисных центров для своих самолетов представительского класса.

В тот же день Jet Aviation Moscow Vnukovo объявила о намерении расширять спектр своих услуг и о получении согласия Европейского агентства безопасности полетов (EASA) на дальнейшее

развитие, пишет АТО. В частности, компания получит одобрение по стандартам EASA 145 на обслуживание нового флагмана компании Gulfstream — G650. В апреле текущего года из-за расхождений в российских и европейских регулирующих документах EASA ограничила возможности технического обслуживания в России воздушных судов, эксплуатируемых российскими операторами, но зарегистрированных за рубежом. Как сообщают представители Jet Aviation, российским авиационным властям удалось урегулировать данный вопрос, что позволит швейцарской компании получить допуски на виды работ, которые пока не выполняются станцией во Внуково.

Сейчас станция ТОиР Jet Aviation во Внуково одобрена авиационными властями ЕС, Арубы, Каймановых островов и Бермуд на проведение линейного обслуживания, а также устранение дефектов, препятствующих вылету самолетов Bombardier, Gulfstream, Embraer и Hawker.

Ральф Шумахер инвестирует в деловую авиацию

Компания EUROП STAR, один из крупнейших в Европе поставщиков услуг в сфере деловой авиации, объявила в рамках московской выставки Jet Expo 2011 о начале сотрудничества с Ральфом Шумахером, всемирно известным автогонщиком. Согласно достигнутой между сторонами договоренности, Ральф Шумахер стал совладельцем компании EUROП STAR.

Одновременно с этим, компания EUROП STAR объявила об открытии первого русскоязычного офиса компании в Риге, который ориентирован главным образом на обслуживание клиентов из России и стран СНГ.

Компания EUROП STAR была основана в 1999 году и с 2001 года осуществляет профессиональное управление самолетами частных клиентов – начиная с планирования операционной деятельности и технического обслуживания и заканчивая круглосуточной поддержкой, планированием маршрутов и расписания, подбором экипажа и выполнением полетов. Имея в управлении более 10 самолетов, Euroп Star также предоставляет услуги по их аренде и организации чартерных перевозок в интересах третьих лиц. Немецкий автогонщик,



звезда Формулы-1 и DTM Ральф Шумахер является клиентом EUROП STAR начиная с 2006 года.

«В Формуле 1 ценится абсолютный профессионализм и страсть – требования, которые сформировали мои стандарты. Именно поэтому почти 6 лет назад я доверил управление своим самолетом специалистам из EUROП STAR. Сегодня рынок деловой авиации растет стремительными темпами, что открывает перед EUROП STAR новые возможности и делает компанию крайне привлекательной для инвестиций. Опыт, качество и перспективы – вот основные причины, по которым я принял решение стать партнером EUROП STAR», - говорит Ральф Шумахер. Как акционер компании, Ральф Шумахер будет отвечать за расширение клиентской базы и дальнейшее повышение стандартов качества EUROП STAR с использованием ноу-хау и опыта работы с

ведущими командами Формулы-1. Россия и страны СНГ, как самые быстрорастущие рынки, станут приоритетными регионами для развития бизнеса EUROП STAR.

«Мы рады видеть Ральфа Шумахера в числе акционеров компании и уверены, что наше сотрудничество даст дополнительный стимул для развития компании. Ральф знает на личном опыте, как мы работаем, и обладает обширными связями в бизнесе, спорте и шоу-бизнесе – среди тех, кто в наибольшей степени заинтересован в наших услугах. Кроме того, Ральф – опытный бизнесмен и инвестор. Совместными усилиями мы намерены внедрить в EUROП STAR инновационные решения в сфере управления и менеджмента качества, которые прежде применялись только в Формуле-1», - говорит Генеральный директор Euroп Star Вернер Вельц.



Генеральный директор Euroп Star Вернер Вельц и Ральф Шумахер

VistaJet получает три Challenger 605



Швейцарский оператор VistaJet в начале сентября объявил о добавлении в свой флот трех новых самолетов Bombardier Challenger 605.

Новые поставки, которые увеличивают действующий авиапарк VistaJet до тридцати самолетов, являются частью заказа на новые самолеты общей стоимостью в 2 млрд. долл. США.

Томас Флор, основатель и председатель VistaJet, по этому случаю сказал: «Мы рады добавлению в наш флот этих новых 12-местных самолетов. VistaJet испытывает беспрецедентный спрос во всех регионах своего пребывания, и новые самолеты будут играть ключевую роль в наших дальнейших успехах».

«Флот самолетов Bombardier обеспечивает нашим клиентам лучший выбор на средних или дальних маршрутах, а также уровень комфорта, который они привыкли ожидать от VistaJet. Никто в сегменте бизнес-авиации не заказывает новые самолеты только одного производителя, и никто еще так не стремится иметь самый молодой флот. Это смелый шаг и еще один пример нашей приверженности в преумножении этого уникального опыта», добавил он.

VistaJet наблюдает быстрый рост, особенно в странах BRINC (Бразилия, Россия, Индия, Нигерия и Китай) и на других быстро развивающихся рынках. Исходя из этого был размещен значительный заказ на средние и большие самолеты, которые способны летать на большие дальности между регионами, востребованными растущей клиентской базой компании.

В целом, нынешний заказ на новые самолеты увеличит флот VistaJet в течение ближайших четырех лет до более чем 60-и самолетов. Также поступление новых самолетов позволит оператору поддерживать средний возраст парка менее двух лет, причем не будет ни одного воздушного судна возрастом более трех лет.

Начало следующих поставок ожидается к концу 2011 года, когда начнут поступать ультрадальние Global 6000 и дальние Challenger. В дальнейшем компания получит 10 Global 6000 и 10 Global 8000, которые позволят значительно увеличить возможность ультрадальних полетов VistaJet. Это будет ответом на быстрый рост спроса в странах BRINC и на других быстро развивающихся рынках, таких как Ближний Восток, Западная Африка и Россия/СНГ.

Два в одном

На выставке Jet Expo 2011 Александр Евдокимов от журнала Jet и Сергей Рыбаков от журнала Altitudes объявили о партнерстве в издательском деле. Скоро мы увидим объединенный люксовый журнал, посвященный бизнес-авиации, в котором гляцевый формат Altitudes впитает в себя профессиональный подход к деловой авиации Jet.

На такой шаг в прошлом конкурентов заставило пойти понимание «абсурдности» нахождения в таком узком сегменте двух качественных изданий. Выбором в качестве базы в издательском партнерстве стал журнал Altitudes, и также будет называться новое издание. Это сделано из-за приоритетной целевой аудитории, а также каналов распространения компании Luxury Media, которая владеет Altitudes.

Первый номер обновленного издания следует ожидать в конце этого года. По словам спикеров, пока только принято принципиальное решение и не идет речи об объединенной редакции. Это, как сказал Сергей Рыбаков, технические вопросы, которые не должны волновать постоянных читателей, так как в итоге они получают идеальный продукт. Александр Евдокимов добавил, что решение об объединении двух журналов правильное и грамотное, так как от этого выигрывают читатели, а также это и коммерческий шаг, который в итоге позволит увеличить потенциал журнала.

В новом формате журнал Altitudes получит тематический блок профессиональных материалов, которым отличался журнал Jet. По сути, прежний Altitudes отходит от предыдущего чисто luxury-формата и вносит в свой продукт профессиональные темы бизнес-авиации.



Гармонизация продолжается

17 ноября 2011 года вступает в силу очередное изменение в Федеральных Правилах использования воздушного пространства. Основные изменения затронут процедуры сертификации аэродромов, порядок получения разрешения на международные полеты, введение RVSM.

В Российской газете опубликовано Постановление Правительства Российской Федерации от 5 сентября 2011 г. N 743 г. Москва "О внесении изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации".

Краткое изложение изменений, которые будут внесены в ФП ИВП (Владимир Тюрин, Председатель Правления АОПА-Россия, www.saon.ru):

1. Внедрение RVSM и системы эшелонирования ИКАО;
2. Отмена требования специального разрешения для международных полетов гражданских воздушных судов российской регистрации (RA-xxxxx). Достаточно подать флайт-план за два часа до вылета;
3. Отмена инструкций по производству полетов и аэронавигационных паспортов для аэродромов и посадочных площадок гражданской авиации. Инструкции по производству полетов остаются для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок государственной и экспериментальной авиации;
4. Порядок разработки схем правил полетов по приборам и состав предоставляемой аэронавигационной информации об аэродромах и посадочных площадках устанавливается Министерством транспорта;
5. Уточнение определения "старший авиационный начальник";



6. Внесение явной нормы, устанавливающей, что в течение времени, когда "на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не предоставляется, воздушное пространство класса С диспетчерской зоны классифицируется как воздушное пространство класса G";
7. Установлено, что информация о владельцах зон ограничений полетов публикуется на сайте Росавиации. Информация включает в себя почтовые адреса, телефоны, а также частоты радиосвязи авиационного диапазона лиц, наделенных полномочиями по выдаче разрешений на использование воздушного пространства запретных зон и зон ограничения полетов;

8. Нормы эшелонирования при визуальных полетах исключены (отменены пункты 72, 78, 82);
9. Разрешение на полеты воздушных судов иностранных государств по немеждународным трассам выдает ФАВТ по согласованию с ФСБ. Согласование с Министерством обороны теперь не требуется, однако МО должно быть уведомлено о таком разрешении;
10. Разрешение на полеты воздушных судов иностранных государств на аэродромы, не открытые для международных полетов выдает ФАВТ;
11. Технические правки.

[Полный текст Постановления Правительства](#)



Судорожные телодвижения

В прошлый уик-энд Дмитрий Медведев утвердил перечень поручений по итогам совещания по расследованию причин катастрофы самолета «Як-42» в Ярославской области, состоявшегося 8 сентября 2011 года.

Так, правительству поручено до 15 ноября разработать комплекс мер по прекращению деятельности в Российской Федерации авиаперевозчиков, неспособных обеспечить безопасность полетов.

Также президент поручил подготовить и внести в Государственную Думу проекты федеральных законов, предусматривающие внесение изменений в Воздушный кодекс в части, касающейся реализации международных стандартов в области государственного надзора за подготовкой авиационного персонала, реализации Государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской

авиации, а также внедрения систем управления безопасностью полетов.

На следующий день премьер-министр Владимир Путин на совещании по вопросам авиационной безопасности сказал, что авиакомпании должны допускаться к полетам в зависимости от соблюдения требований безопасности, а не от наличия большого парка судов. Кроме того, по мнению главы правительства, помимо требований безопасности, речь должна идти об обновлении парка, о состоянии аэропортового хозяйства, подготовке летного состава и т.д. В этой связи В.Путин поручил профильным ведомствам в течение 10-12 дней разработать и предоставить предложения по решению указанных проблем.

“Уже неважно, большая компания или маленькая, но она должна иметь возможность и, безусловно, исполнять требования безопасности. Если исполняют эти требования, то могут летать, а не исполняют, значит, такие авиакомпании нужно закрыть”, - отметил В.Путин, добавив, что никакие соображения коммерческого характера или развития рынка не должны быть выше безопасности граждан.

“Все воздушные суда, которые не оборудованы современными средствами наблюдения, контроля и предупреждения столкновений, должны быть дооборудованы, а те, которые не могут быть дооборудованы, должны быть с рынка изъяты”, - заявил глава правительства, подчеркнув, что это касается самолетов как отечественного, так и зарубежного производства.

Премьер Владимир Путин фактически раскритиковал предложенные Минтрансом



меры по реформированию рынка авиаперевозок, последовавшие после поручения Д. Медведева. Если ведомство Игоря Левитина делает ставку на укрупнение авиакомпаний, то премьер предлагает в первую очередь ориентироваться не на масштаб перевозчиков, а на соблюдение ими авиационной безопасности. Такой подход сохраняет небольшим авиакомпаниям шанс на выживание.

В том же ключе выражается Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России, которая в середине недели выступила за разделение требований для авиакомпаний ближней, средней и дальней авиации.

“Вряд ли стоит устанавливать для компаний, которые летают не дальше, чем 400 километров, такие же требования, как к тем компаниям, у которых есть самолеты, которые летают на 10 тысяч километров. Понятно, что мы тогда малую авиацию потеряем полностью”, - заявил глава службы Игорь Артемьев во вторник журналистам.



“Мы говорим о том, что это должны быть отдельные требования для малой, средней и дальней авиации. Потому что это разные рынки вообще”, - добавил он. Среди других предложений ФАС глава ведомства назвал введение общих, а не избирательных требований к авиакомпаниям.

Кроме того, служба выступает за эволюционное сокращение авиакомпаний, требования к ним должны быть сформулированы корректно и должны основываться на здравом смысле. “Меры должны быть разумными, чтобы зря не ограничивать конкуренцию. Мы за этим будем следить”, - добавил глава ФАС.

Однако «энтузиазм» авиационных чиновников уже дал свои плоды. В конце недели было объявлено о прекращении действия сертификатов у трех авиакомпаний, в том числе и совместной компании Аэрофлота и Jetalliance – Jetalliance East. Об этом узнали журналисты Коммерсанта, и этот материал читайте в этом номере BizavWeek. Почему выбор пал именно на эту компанию, можно только догадываться, так как самолеты, которые эксплуатирует авиакомпания, никак нельзя назвать старыми и ненадежными. Наоборот, это новые и современные бизнес-джеты Cessna CJ3 и Sovereign.

Тем временем в СМИ попала неофициальная расшифровка аудиозаписи переговоров пилотов Як-42, потерпевшего крушение под Ярославлем, в котором погибла хоккейная команда «Локомотив».

Самолет не успевал набрать взлетную скорость до конца полосы, но пилоты почему-то перевели режим двигателей с “максимального”, взлетного, на “номинальный” режим. В таком режиме двигатели работают, когда самолет уже в воздухе набирает крейсерскую высоту полета.



В начале движения по взлетно-посадочной полосе Як-42, как и положено, ускорился 20 км/ч в 3 секунды. В штатном режиме работал и экипаж:

КВС (командир воздушного судна): 74, 76. (обороты двигателей)

Бортинженер: 74, 76.

КВС: Время, фары. Взлетаем, рубеж 190.

КВС: Три, четыре, пять, номинал.

Бортинженер: На номинальном.

Бортинженер: Скорость растет. Параметры в норме. 130, 150, 170, 190, 210.

В этом месте командир воздушного судна определил “Рубеж” - “точку невозврата”. Это рубеж полосы и скорость, после которых отменить взлет уже нельзя.

Далее экипаж был обязан передвинуть ручки управления двигателями дальше на взлетный режим, включить максимальное ускорение. Однако,

двигатели были все еще “на номинале” и самолет набирал скорость недостаточно быстро: те же 20 км/ч но уже каждые 8 секунд. Экипаж пытался принудительно оторвать носовую стойку шасси от земли.

КВС: Взлетный.

Бортинженер: 220, 230.

Второй пилот: Наверное, стабилизатор.

КВС: Взлетный, взлетный, стабилизатор.

Второй пилот: Что ты делаешь?

КВС: Взлетный.

Бортинженер: Взлетный.

КВС: (нецензурно).

Второй пилот: Андрюха!

В этот момент самолет уже выкатился за полосу, и несется к антенне, столкновение с которой уже было неизбежно.

Дочка “Аэрофлота” пострадала от Росавиации

Усилия Росавиации по сокращению числа авиакомпаний в России вылились в проблемы для “Аэрофлота”. Его дочерняя “Джеталлианс Восток”, занимавшаяся бизнес-перевозками, уже потеряла сертификат, пишет газета Коммерсантъ. “Донавиа” и “Оренбургским авиалиниям” отказали в расширении международных полетов, поскольку они попали в черный список Росавиации из 30 компаний, которым угрожает остановка. Чиновники решили, что дочерние структуры “Аэрофлота” финансово несостоятельны.

Вчера Росавиация, как и обещала, аннулировала сертификаты эксплуатантов трех авиакомпаний — “Джеталлианс Востока” (СП “Аэрофлота” и австрийской Jet Alliance), Ульяновского высшего авиационного училища и “Ильина”. Это совсем небольшие перевозчики, они не входят в топ-60 авиакомпаний, выполняющих 95% всех российских перевозок. Как пояснил источник в ведомстве, решение об остановке компаний было принято после внеплановых проверок, которые “выявили массу нарушений”. Так, в сертификате у одной из авиакомпаний было указано три самолета, а эксплуатировался лишь один.

Но список 30 других перевозчиков, которых Росавиация отнесла к “группе риска” (см. “Ъ” от 15 сентября), гораздо серьезнее. Официально состав списка не раскрывается, однако источники “Ъ” уверяют, что в него входят крупные российские перевозчики. К 21 авиакомпании претензии предъявлены на основании плохих финансовых показателей, к девяти — по безопасности полетов. Причем некоторые перевозчики уже ощутили последствия попадания в черный список.

Так, 14 сентября на комиссии Росавиации по выдаче



допусков на регулярные международные рейсы заявки “Донавиа” (19-е место в России, подконтрольна “Аэрофлоту”) и “Оренбургских авиалиний” (шестое место, принадлежит “Ростехнологиям”, но должна быть передана “Аэрофлоту” и уже, по сути, им управляется) были отклонены. Свое решение чиновники объяснили тем, что оба перевозчика относятся к самой худшей, четвертой категории риска по финансовым показателям. Поэтому Росавиация потребовала от “Аэрофлота”, чтобы он выступил поручителем по долгам “Донавиа” и “Оренбургских авиалиний”.

В “Аэрофлоте” действиями Росавиации возмущены, обвиняя ведомство в том, что оно препятствует

реализации стратегии группы (“Донавиа” должна стать опорной авиакомпанией на юге России). “Отношения с ведомством очень напряженные,— говорит источник “Ъ”, близкий к “Аэрофлоту”.— Гендиректор компании Виталий Савельев направил письмо министру транспорта Игорю Левитину, в котором поставил под сомнение компетентность Росавиации”.

Но собеседник “Ъ” в Минтрансе, знакомый с финансовой ситуацией в авиакомпаниях, считает, что проблема не в самих перевозчиках, а в методике анализа их деятельности. “Она абсолютно не подходит для авиакомпаний,— поясняет собеседник “Ъ”.— Например, по этой методике в долг записываются средства за проданную, но еще не выполненную перевозку, кредиты на приобретение самолетов, которые еще не стали генерировать прибыль. Так, авиакомпания “ЮТэйр” в прошлом году резко сократила прибыль из-за покупки нескольких десятков самолетов. А в этом году вышла на хорошие операционные показатели”. С помощью этой методики в банкроты можно записать все авиакомпании, у которых большая глубина продаж, добавляет источник “Ъ”, систему необходимо менять. Глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак считает, что действия Росавиации выглядят нелогично — финансовое состояние авиакомпаний напрямую не связано с безопасностью полетов. Тем более что речь идет об авиакомпаниях, обладающих международным сертификатом безопасности IOSA. Поэтому причин для подозрений в отношении “Донавиа” и “Оренбургских авиалиний” нет, уверен эксперт. Авиакомпании находятся в процессе реорганизации, и финансовые проблемы временного порядка в такой ситуации обычны.

По материалам газеты Коммерсантъ



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 12 по 18 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	55	99	30	35	23	13	18	143
Великобритания	65	111	131	77	3	56	32	252
Франция	35	175	141	81	3	69	116	293
Италия	36	89	84	37	4	35	131	196
Австрия	28	4	2	5	0	7	45	49
Швейцария	15	51	64	31	6	13	33	134
Россия	56	30	51	50	21	51	9	501

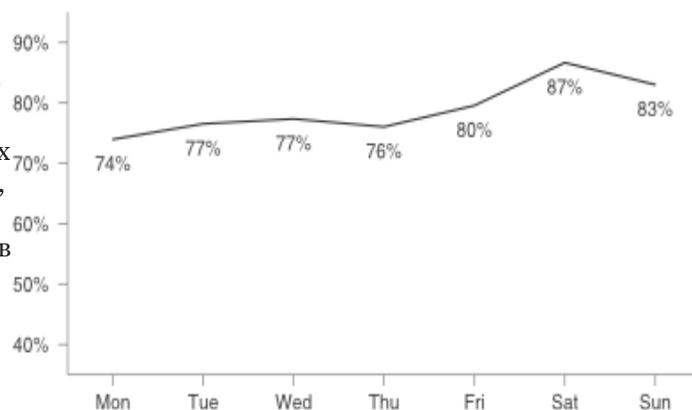
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 12 по 18 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	31	3	6	5	2	6	5	10
Великобритания	4	48	17	1	2	4	8	12
Франция	2	13	22	7	1	13	9	17
Италия	6	5	5	15	3	4	2	9
Австрия	2	1	5	1	3	0	0	9
Швейцария	4	4	17	5	4	2	0	21
Россия	4	6	14	3	5	2	1	22

Индекс наличия свободных самолетов

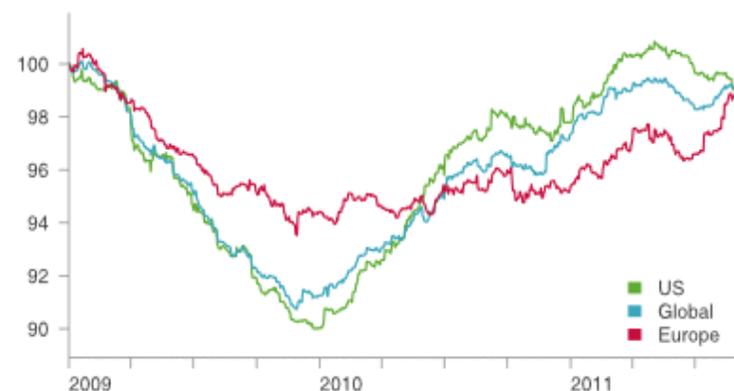
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

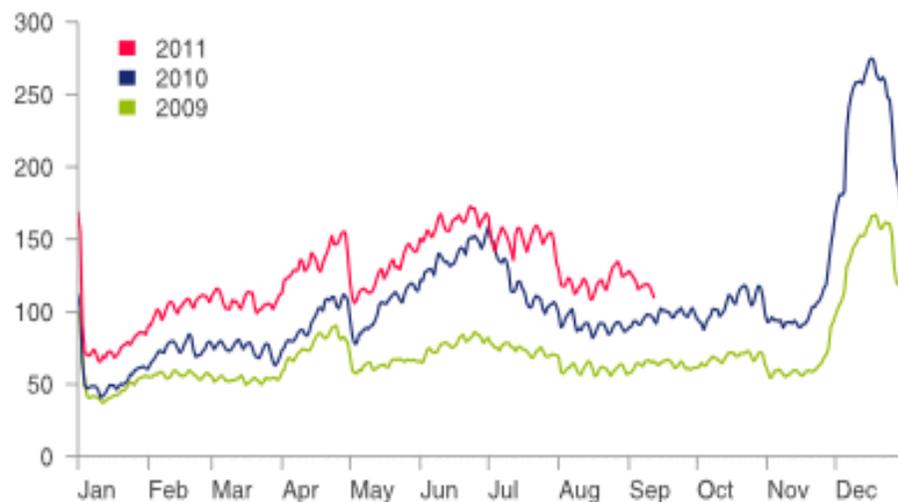
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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	€ 1602	€ 1619	€ 1642
Cessna Citation Excel	€ 2904	€ 2750	€ 2688
Bombardier Challenger 604	€ 4799	€ 4753	€ 4759

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

Стоимость рассчитана на основе 16 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 30 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета.

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Кот Д'Азур, Ницца	2
3	Коста Смеральда, Олбия	5
4	Лутон, Лондон	4
5	Пиза	7
6	Женева	6
7	Ле Бурже, Париж	3
8	Ибица	10
9	Манделье, Канны	11
10	Фарнборо, Лондон	8

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