деловая авиация

Небо серого цвета

В профессиональной среде российских операторов деловой авиации есть тема, которую с чужаками обсуждается крайне неохотно. Речь идет о «сером» каботаже. Он широко распространен на рынке, но из-за информационной непрозрачности данного бизнеса говорить о нем как-то не принято.

— практика —

ИГОРЬ ЧЕРНИКОВ

Запрет на каботаж на внутренних линиях страны не останавливает иностранных операторов от полетов

Каботаж в голове

Под каботажем международное авиационное законодательство понимает выполнение авиаперевозчиком коммерческих рейсов по внутренним маршрутам третьих стран, то есть тех государств, которые не являются ни страной регистрации воздушного судна, ни страной оператора воздушного судна. Чикагская конвенция, а вслед за ней и российское законодательство не относят к каботажу некоммерческие полеты, выполняемые частными иностранными самолетами в интересах этих самых частных лиц. Разрешение на частные полеты несложно получить как в России, так и в Европе. Чего нельзя сказать о коммерческих полетах на самолетах зарубежных авиакомпаний: на внутренних российских направлениях они попросту запрещены. Это вето стало следствием нежелания России ратифицировать целиком Чикагскую конвенцию, установившую еще в 1947 году основные принципы работы международной гражданской авиации. Речь идет о восьмой степени свободы, разрешающей этот самый каботаж. В результате запрет на полеты перекрасил каботаж в серый цвет и увел целую индустрию в глубокое подполье.

«К сожалению, получая разрешение на частный или корпоративный полет между пунктами страны, некоторые иностранные операторы выполняют такой полет за плату, а не как заявлено — в интересах собственника. Таким образом, нарушается законодательство»,— сетует Евгений Бахтин, президент группы компаний «Авком».

Участники рынка едины в том, что рынок «серого» каботажа получил широкое распространение в России, однако расходятся в оценках его объема.

«Мне кажется, что 60–70% „серых“ рейсов выполняется в настоящее время в России,— делится мнением Александр Евдокимов, генеральный директор компании Jet Transfer.— Ситуация может поменяться пропорционально появлению в российской регистрации бо́льшего количества бизнес-джетов. К сожалению, тенденция к увеличению числа этих бортов практически отсутствует. А это уже вопрос к законам и процедурам, которые не позволяют или не способствуют увеличению ввозимых самолетов».

Управляющий партнер Diamond Aero Group Дмитрий Толстенев считает, что масштабы бедствия чуть меньше.

«Доля „серых“ коммерческих рейсов остается в пределах 10–20% от общего количества, и ситуация кардинально не меняется. Юридическая среда на рынке бизнес-авиации ничем принципиально не отличается от той, что была два-три года назад. Операторы по-прежнему летают активно из Москвы, продвинутые делают каботажные рейсы, и все участники этого процесса, по-моему, абсолютно счастливы»,— рассказывает господин Толстенев.

Нередко в публичных заявлениях представители ведущих российских компаний утверждают, что иностранные операторы являются движущей силой «серой» авиации. Спрос на рейсы внутри страны есть, а значит, можно якобы заработать, поступившись с законом. Однако сами зарубежные операторы видят локомотив, тянущий «серый» каботаж, в другом.

«Уже много лет участникам рынка деловой авиации ясно, что лица, отвечающие за регулирование в этой сфере, организовали его таким образом, чтобы аффилированные юридические лица и некоторые конкретные участники на рынке имели несправедливое конкурентное преимущество и возможность получения прибыли,— говорит на чистоту Дерек Блум, партнер Marks & Sokolov.— Тот факт, что есть возможность зарабатывать деньги на выдаче разрешений на полеты и на наземном обслуживании временно находящихся на территории России бизнес-джетов, зарегистрированных за ее пределами, говорит о серьезной личной заинтересованности со стороны представителей государственной власти.

Это мнение разделяет и Денис Лобастов, главный редактор медиапроекта Bizavnews, добавляя, что иностранные операторы и чартерные авиакомпании предпочли бы видеть гораздо больше растаможенных самолетов в России, которые можно использовать, не нарушая законодательство. Все более рискованным становится неудобная игра с подмигиваниями и доплачиванием за получение липовых разрешений, с инструкциями пассажирам, что, если их спросят, они должны объяснить, что являются друзьями владельца самолета.

Впрочем, есть и другая стороны проблемы, которая видится в банальном превышении спроса над предложением. В стране летает всего несколько десятков бизнес-джетов с российской регистрацией, хотя потенциальных пассажиров в сотни раз больше. По экспертным оценкам, парк бизнес-джетов, подконтрольных нашим соотечественникам, то есть зарегистрированных за рубежом, но летающих в интересах российских бизнесменов и политиков, порядка 350–400 самолетов. Серьезная деформация в пользу иностранной регистрации и авиакомпаний, по сути, парализовала легальные полеты внутри страны.

«Скорее „серый“ каботаж — это фактическое восполнение отсутствия хорошего сервиса, приличных бортов и удовлетворения всех остальных потребностей русских клиентов на своем собственном рынке. Тех самолетов, которые сейчас могут выполнять рейсы внутри России и при этом не нарушать закон, просто недостаточно. Рынок нуждается в качественных и относительно недорогих услугах»,— считает Александр Евдокимов.

Начнем с себя

Коммерческие рейсы деловой авиации — одна из движущих сил отрасли: обороты от ее легальной работы могут исчисляться миллионами долларов. Пока же отрасль загнана в глухое подполье и не может делать вклад в экономику страны по примеру США, где ежегодно деловая авиация приносит $150 млрд, а ее вклад по сравнению с гражданской авиацией (коммерческими авиалиниями) находится в пропорции 90% к 10%.

«То ли по недомыслию, то ли из-за отсутствия крепких рыночных корней и компетенции у постсоветского регулятора золотая курочка, несущая золотые яйца во многих странах, не плодоносит в России,— говорит Виталий Бордунов, эксперт комитета по транспорту Государственной думы РФ.— Устойчивая государственная политика бездействия и флегматичного созерцания привела к отставанию российской авиации общего назначения от западных стран где-то на 40–50 лет».

Для изменения ситуации нужен целый комплекс мер: это и разрешение на импорт иностранных бизнес-джетов, которые Россия попросту не производит, и гармонизация законодательства с целью улучшения привлекательности российской регистрации, и соблюдение действующих законов. Но самый первый и очевидный шаг — принятие каботажа, восьмой степени свободы Чикагской конвенции. До тех пор пока это не будет сделано, отечественная экономика ежегодно будет терять миллионы от огромного нереализованного потенциала деловой авиации. И небо над ней еще долго будет серым.

Дмитрий Петроченко,
владелец медиапроекта Bizavnews.ru

Agusta Westland AW139 — мировой лидер вертолётов в среднем весе: 6,8 тонны, двухдвигательный вертолёт — теперь собирается в России на заводе ХелиВерт, совместном предприятии AgustaWestland и ОАО «Вертолёты России».

- До 15 мест в конфигурациях VIP, поисково-спасательной и медицинской эвакуации
- Максимальная скорость — 300 км/ч, дальность полёта — до 1200 км*
- Комплексная противообледенительная система и система гашения вибрации
- Возможность совершать полёты по ВПП и ППП
- Более 700 AW139, включая 40 в России/СНГ, выполняют широкий спектр задач для глав государств, нефтегазовых компаний, правоохранительных органов и VIP-транспортировки
- Теперь производится в России на заводе ХелиВерт — полный сборочный цикл, выполняемый совместной российско-итальянской командой из 120 профессионалов
- Сертифицирован АР МАК и идеально подходит для эксплуатации в российских погодных условиях!

HELIOVERT
A Russian Helicopters and AgustaWestland Joint Venture

MADE IN RUSSIA

За более подробной информацией обращайтесь по телефонам:
+7 (909) 161 28 02 – Егор Кузнецов
+7 (909) 161 27 51 – Илья Сугачков
+7 (909) 161 28 03 – Александр Сахарутов
+7 (909) 161 28 06 – Николай Солодилов
Email: office@awhelicopters.com

** Эксплуатационные характеристики зависят от фактической конфигурации и преобладающих условий полёта*

Время полета

— приборы —

Современные часы прошли столетний период эволюции от наручных, просто отмеряющих время, до полноценных радиопередатчиков, спасающих жизни.

BREITLING

Инженеры Breitling оснастили часы Emergency микропередатчиком, работающим поочередно на двух разных частотах

История часового дела неразрывно связана с человеческими желаниями летать, погружаться глубоко в воду, достигать скорости звука. Каждое из этих неуемных стремлений давало часовщикам очередной вызов: как сделать так, чтобы часы смогли измерять скорость движения, как заставить их не лежать в маленьком кармашке жилета, как это было принято еще в конце XIX века, а находиться в нужный момент перед глазами, да и вообще, как сделать так, чтобы они не просто точно констатировали текущее время, но и выполняли другие не менее полезные функции. Расцвет сотрудничества часовых дел мастеров и авиаторов начался в самом начале XX века и продолжается до сих пор, а механизмы, участвующие в этом взаимовыгодном многолетнем сотрудничестве, продолжают совершенствоваться.

Все началось с 1904 года, когда для бразильского воздухоплавателя и экспериментатора Альберто Сантоса-Дюмона, известного тем, что на усовершенствованном дирижабле в 1901-м он сделал несколько кругов над Эйфелевой башней, были придуманы массивные квадратные часы. Носить их можно было на запястье, что в новых условиях стремительно развивающегося мира было ценно: исчезла необходимость тянуться в карман, чтобы узнать текущий час. Да и одежда исследователей и покорителей воздушных пространств уже сильно отличалась от костюма-тройки праздных прожигателей жизни и конторских служащих, приобретая постепенно спортивный внешний вид. С развитием авиации пилоту нужны были не только часы, но и в принципе точные приборы, сообщающие, к примеру, о набранной высоте или скорости.

С разработки таких измерительных единиц начался новый виток истории швейцарской мануфактуры Breitling, основанной в Сент-Имье в 1884 году. В 1930–1940-х годах компания стала поставлять измерительные приборы для военной и гражданской авиации, а в начале 1950-х появилась серийная модель наручных часов Breitling Navitimer, предназначенная для пилотов и оснащенная тахиметрической и круглой логарифмической шкалой, а также секундным, минутным и часовым счетчиками хронографа. Особую версию этих часов выпустили к полету в космос астронавта Скота Карпентера в 1962 году: по его просьбе часовая шкала была проградуирована не 12, а 24 метками. Она была необходима, чтобы в космических условиях иметь представление о времени суток.

Еще в 1930-х пилотские часы отличались циклопическими размерами в силу того, что в них по-прежнему использовался механизм карманных часов, а также объемной заводной коронкой, чтобы ей было удобно пользоваться в перчатках, и крупными флуоресцентными метками. В лимитированных сериях такие заметные часы теперь время от времени выпускает швейцарская мануфактура Zenith. Их Pilot Type 20 в 48-миллиметровом корпусе лишний раз напоминают об истории марки, вплотную связанной с авиацией: от строительства профессиональных приборов для кабины самолета до наручного обмундирования гражданских и военных пилотов. Но на этом дело не окончилось. Два года назад марка отправила свой хронограф El Primero Stratos Flyback Striking 10th вместе с Феликсом Баумгартеном в стратосферу и успешно опустила на Землю. Ни часы, ни Феликс, выпрыгнувший с высоты более 39 км, не пострадали. Некоторые марки не имеют прямого отношения к самолетам, но умелый дизайн делает их похожими на те, что практически родились в кабине пилота. Такие, к примеру, квадратные модели Bell & Ross.

К середине прошлого века часы стали выглядеть миниатюрнее, уменьшившись в диаметре и толщине, а функций стали выполнять несоизмеримо больше. Настоящей наручной измерительной лабораторией и радиостанцией, благодаря которой появилась возможность посылать сигнал бедствия из любой точки на планете и вызывать помощь, стала модель часов Emergency той же мануфактуры Breitling. Они позиционируются маркой как часы для спасения жизни. Их 51-миллиметровый корпус оснащен механизмом с микропередатчиком, поочередно работающим на двух разных частотах. Каждые 50 секунд в течение 0,44 секунды он передает первый цифровой сигнал на частоте 406 МГц, предназначенной для спутников, и каждые 2,25 секунды в течение 0,75 секунды он передает второй аналоговый сигнал на частоте 121,5 МГц для поисковых и спасательных служб. Встроенная система антенны отличается простотой в использовании. Две выдвигающиеся секции помещаются в нижней части часов и разворачиваются вручную на обратной стороне корпуса. Развертывание антенны автоматически активирует передатчик. Для этого нужно отвинтить и снять крышку основной антенны на правой стороне корпуса. Вопрос энергии также был немаловажным элементом при разработке часов Emergency. Предписания системы Cospas-Sarsat особо требовали, чтобы маяк мог передавать сигнал при температуре –20°С. Инженерам Breitling удалось сделать так, что эти часы с успехом стали работать и в холоде, и в палящих лучах солнца. Подобные часы, к примеру, уже спасли в январе 2003 года жизнь двух британских пилотов, чей вертолет потерпел крушение в Антарктике.

Пилотские часы теперь выполняют огромное количество функций: это и часы-спасатели, и часы-приборы, точно отмеряющие доли секунды и дающие представление о пройденном расстоянии и скорости. Для непрофессионалов же они по-прежнему остаются единственными настоящими мужскими часами, гордо смотрящими на мир с запястья.

Александр Щуренков

«Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» («Деловая авиация»). Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. | **Владимир Желонкин** — президент ИД «Коммерсантъ» | **Павел Филенков** — генеральный директор ИД «Коммерсантъ» | **Азер Мурсалиев** — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ» | **Павел Кассин** — директор фотослужбы | **Валерия Любимова** — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ». **Рекламная служба:** Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353 | **Алексей Харнас** — руководитель службы «Издательский синдикат» | **Анна Назарова** — выпускающий редактор | **Наталия Дашковская** — редактор | **Сергей Цомык** — главный художник | **Виктор Куликов** — фоторедактор | **Екатерина Бородулина** — корректор | **Адрес редакции:** 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Тел. (499) 943-9724/9774/9198