

деловая авиация

Посадочное место

На этой неделе в аэропорту Шереметьево открылась посадочная площадка для вертолетов. Расположенная рядом с терминалом А, обслуживающим бизнес-джеты, вертолетная площадка стала одним из элементов аэропортовой инфраструктуры, позволяющей максимально быстро добраться до главных воздушных ворот страны из любой точки Московского региона. Впрочем, частные владельцы вертолетов воспользоваться новой посадочной площадкой не смогут.

— инфраструктура —

Пересадка на самолет

Обычному вертолету для посадки требуется лишь квадратный, ровный участок твердой поверхности со стороной 25–30 м. Исходя из этих нехитрых требований, можно было бы предположить, что посадка вертолетов возможна и на обычные перроны аэродромов. «Использование перрона аэропорта Шереметьево имеет существенные ограничения из-за загруженности аэропорта и необходимости обеспечения безопасности полетов», — возражают в пресс-службе Шереметьево. Иными словами, долететь из подмосковного аэродрома до Шереметьево и пересесть в самолет до недавнего времени было невозможно. Но буквально на этой неделе компания «Авиа Групп» открыла в аэропорту вертолетную площадку, которая может принимать все типы вертолетов среднего класса, включая Ми-8 МТВ.

Под строительство был выделен участок в 1 га на территории аэропорта, работы велись с апреля по июнь. В ближайших планах «Авиа Групп» — оснастить площадку многофункцио-



Вертолетная площадка в Шереметьево может принимать все типы вертолетов среднего класса, включая Ми-8 МТВ.

нальным ангарным комплексом общей площадью 8,4 тыс. кв. м, предназначенным для размещения самолетов и вертолетов бизнес-класса.

Наличие площадки не создаст помех для движения других воздуш-

ных судов: филиал «НИИ Аэронавигации» ФГУП «ГосНИИ ГА» специально проводил исследование, в ходе которого были разработаны схемы подхода и выхода вертолетов из зоны аэропорта, не влияющие на основную систему организации полетов. То есть вертолеты с самолетами пересекаться не будут, а значит, им не придется друг друга пропускать — не бу-

дет задержек по взлетам или посадкам. Все схемы уже утверждены в шереметьевском Центре организации воздушного движения. С учетом того что полеты будут происходить в дневное время, а время стоянки воздушных судов на площадке ограничено одним часом, пропускная способность вертодрома Шереметьево-А составит 10–15 рейсов в день. То есть до постройки большого ангарного комплекса планируется пускать вертолеты по очереди, однако представители «Авиа Групп» заметили, что техническая возможность при необходимости использовать тягачи и уже существующие близости ангары деловой авиации для буксировки и стоянки вертолетов у компании есть.

Вертолетная площадка Шереметьево строилась, чтобы, как говорят в «Авиа Групп», «предоставить клиентам возможность осуществлять комфортные перелеты на собственном авиатранспорте», однако, поскольку она расположена на территории аэродрома международного аэропорта, полеты с нее будут выполнять только профессиональные пилоты авиакомпаний, сертифицированных в российских авиационных ор-

ганах. «Пилоты-любители, имеющие в собственности вертолеты, разрешения на прилет или вылет не получат», — заявил «Ъ» генеральный директор «Авиа Групп» Борис Семенов. — Площадка расположена в особо контролируемой зоне аэропорта. Пилоты авиакомпаний имеют необходимую подготовку, соответствующие документы, воздушные суда имеют соответствующие свидетельства летной годности. А проверить уровень подготовки частных пилотов мы не имеем возможности. Кроме того, частные пилоты могут прилететь в Шереметьево с мест, неконтролируемых с точки зрения обеспечения мер безопасности, где предполетный досмотр пассажиров и воздушных судов не осуществляется, например из загородного дома».

Такси до аэропорта

В Москве и области вертолетное сообщение уже не является экзотикой. В рамках госпрограммы «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» до 2018 года должны быть налажены пассажирские вертолетные перевозки между промышленными районами, наукоградами и по туристическим маршрутам, а столичные аэропорты должны связать авиатакси. Министр транспорта Подмосковья Александр Зайцев отмечал, что хоть это и не массовый сегмент, но для тех, кто может себе это позволить, такую услугу предоставить надо, выражая надежду на снижение цен на перелеты по мере развития рынка. Для реализации этих планов планируется реинвестировать некоторые нефункционирующие подмосковные вертодромы (всего вертодромов в области 130, часть используют экстренные службы), а к 2016 году вблизи МКАД будет построено десять новых вертолетных площадок. С учетом изъятия земель новые вертодромы обойдутся в 475 млн рублей. Для сравнения: кремлевский вертодром обошелся в 200 млн рублей. Средства будут полностью внебюджетные — ожидается, что их предоставят компании, которые будут заниматься вертолетными перевозками. Одна площадка обойдется инвесторам примерно в 15 млн рублей — такую цифру называл господин Зайцев. Организаторы планируют, что средняя цена перелета между аэропортами составит порядка 3–5 тыс. рублей.

Аэроклуб «Аэросоюз» совместно с «НДВ-Недвижимостью» планируют к 2015 году построить хелипорт вблизи МКАД на Мякининской пойме. Проект предполагает использование этой площадки как базы аэротакси, обслуживающей подмосковные поселки. Сейчас ведутся переговоры со 150 поселками по организации в них вертолетных площадок. Инициаторы уповают на высокий спрос и будут стараться наладить ре-

гулярные рейсы — в случае благоприятной конъюнктуры цену за средний перелет надеются установить в районе 2 тыс. рублей.

Одной из первых точек коммерческого вертолетного сообщения в Москве был аэропорт Внуково: еще в 2008 году в терминале «Внуково-3» базировались вертолеты Eurocopter AS 355 и Robinson R44. При средней скорости 250 км/ч до Домодедово они долетали за полчаса, а до Шереметьево — за 13 минут. Администрация аэропорта собирается серьезно развить вертолетное направление в следующем году.

В аэропорту Домодедово в настоящий момент действуют три вертолетные площадки: две из них находятся под управлением аэропорта, одна — под управлением Центра деловой авиации, не входящего в группу компаний московского аэропорта Домодедово. Две площадки аэропорта Домодедово допускают прием и обслуживание вертолетов с диаметром несущего винта до 22 м, площадка Центра деловой авиации может принимать вертолеты с диаметром несущего винта до 13 м. «Увеличения количества площадок в ближайшем будущем не планируется», — отметили в пресс-службе Домодедово.

Все вертолетные маршруты, в том числе те, которые свяжут аэропорты, будут пролетать через подмосковное воздушное пространство, поскольку полеты над Москвой запрещены. По средним оценкам, перелет между аэропортами будет занимать около полтора часа. Прокладка вертолетных маршрутов представляется одной из наиболее трудоемких задач — одно только согласование нового маршрута с Росавиацией, по словам участников рынка, может занимать до полугода.

Сегодня десятки компаний предлагают полеты на вертолетах, и в среднем полчаса под винтом не сильно престижной машины обходится порядка 15 тыс. рублей. Предложение довольно развито: на вертолете можно долететь от Москвы до Мурманска — стоит это будет 500 тыс. рублей. Пронестись по воздуху до Твери стоит порядка 60–70 тыс. рублей на машине Robinson R44, считающейся экономвариантом. На представителем Eurocopter AS 355 такой же полет стоит примерно вдвое дороже — 140–150 тыс. рублей. В связи с этим некоторые эксперты очень скептически оценивают амбициозные планы сделать вертолетную доступную альтернативу наземному транспорту с ценой 2–5 тыс. рублей за рейс по Подмосковию. По словам бывшего главы компании «Авиационный центр Подмосковию» Антона Филатова, перелет на вертолетном такси между аэропортами, скорее всего, будет стоить не меньше 15 тыс. рублей.

Илья Арзуманов

прямая речь

А вы мечтаете о личном самолете?

Никита Белых,

губернатор Кировской области:

— Когда еду с инспекцией по области — это 120 тыс. кв. км, то каждый раз мечтаю о самолете. Но этот вид транспорта я рассматриваю только как быстрое средство передвижения — сам никогда за штурвал не сяду; небо меня не влечет.

Сергей Галицкий,

совладелец розничной сети «Магнит»:

— Даже чтобы мечтать о личном самолете, надо быть более подготовленным. Безусловно, прекрасно, что у нас в стране начинается бум на частные самолеты и вертолеты. Во-первых, это влечет за собой создание новых рабочих мест, во-вторых, на самолете передвигаться гораздо быстрее, а главное, без пробок. У нас страна огромная, расстояния большие, поэтому каждый ищет для себя наиболее приемлемый вид транспорта. Но в нашей компании мы никогда авиацией товары доставлять не будем, а лично для себя я такую покупку даже не рассматривал.

Александр Ивлев, управляющий партнер компании Ernst & Young по России:

— Я летаю регулярными рейсами и вполне удовлетворен. Не вижу необходимости иметь такое дорогостоящее удовольствие, он мне не особо нужен. Я никогда не хотел стать летчиком, мне достаточно управлять своим автомобилем и играть в теннис. Самолеты меня интересуют лишь с точки зрения прыжков с парашютом — может, когда-нибудь и прыгну.

Александр Стефанович,

писатель, сценарист, режиссер:

— Нет, я вообще на самолетах не летаю, никогда в жизни не летал. К авиации и к людям, которые летают, отношусь с большим уважением. Иногда малая авиация может сослужить очень большую службу — например, мой приятель в Хельсинки президент компании Saimaa Lines на своем частном самолете спас Анатолия Собчака от ареста. Якобы больного Собчака доставили на борт частного самолета и они быстро пересекли границу...

Елена Панина,

председатель Московской конфедерации промышленников и предпринимателей, вице-президент РСПП:

— При таких пробах, как в Москве, я бы с большим удовольствием летала на работу на самолете, нежели стояла по три часа в дороге. Малая авиация — хорошее дело: она необходима для МЧС, социального обеспечения и обслуживания людей, у нас огромная территория, есть места, куда даже врачи не могут попасть. Сейчас есть в проекте целые летающие мини-госпитали. Я курировала в прошлом союзе Госдумы вопросы авиации, но одну записку отправляла по развитию именно малой авиации, проводила специальный экспертный совет. Частные самолеты тоже очень хорошо, но пока у нас нет достаточно людей, которые себе могут это позволить, соответственно, нет и инфраструктуры. Это дело далекого будущего. Не может каждый сесть в самолет и взлететь: тогда у нас будут без конца одни катастрофы — это же воздушное пространство. Большинство авиакатастроф происходит в тех случаях, когда летают сами и без пилота: все-таки это не машина — нужны очень хорошие навыки, но если человек прошел достаточную подготовку, чтобы сесть за штурвал, то почему бы и нет. Если ты живешь в Москве, а бизнес у тебя где-нибудь в Сибири, нужно иметь самолет, чтобы экономить время. Я верю, что мы доживем до того времени, когда у каждого будет своя ракета, мы и на Марс полетим — фантастика становится явью.

«Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» («Деловая авиация»).
Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. |
Дмитрий Сергеев — президент ИД «Коммерсантъ» | Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ» | Азер Мурслиев — 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» | Алексей Харнас — выпускающий редактор | Наталья Дашковская — редактор | Сергей Цомлык — главный художник | Виктор Куликов — фоторедактор | Екатерина Бородулина — корректор | Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Тел. (499) 943-9724/9774/9198

РЕКЛАМА



Полвека страсти

Поколения самолетов Falcon едины в главном. Каждый из них является последним достижением техники. Становится более эффективным. Более универсальным. Более комфортабельным. Всегда на шаг впереди с такими инновациями, как цифровая система управления полетом и сверхэффективное крыло на всех диапазонах скоростей. Мы отмечаем 50-летний юбилей первого полета Mystère 20, но вовсе не почиваем на лаврах.

Лучшее — еще впереди.



Узнайте почему. Сканируйте код или посетите falconjet.com/50-years

DASSAULT
FALCON
ENGINEERED WITH PASSION