

Материал подготовили
Кирилл Журенков, Елена Барышева



ОСТОРОЖНО, НЕБО ОТКРЫВАЕТСЯ

С 1 НОЯБРЯ НЕБО НАД РОССИЕЙ ОТКРЫТО ДЛЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ: НЕБОЛЬШИЕ САМОЛЕТЫ СМОГУТ ЛЕТАТЬ, НЕ ДОЖИДАЯСЬ РАЗРЕШЕНИЯ, КАК РАНЬШЕ. К ЧЕМУ ЭТО ПРИВЕДЕТ?



Малая авиация в России переживает не лучшие времена: если у нас не наберется и нескольких сотен частных самолетов, то в США, по некоторым данным, их 250 тысяч

Суть нововведений проста: у малой авиации будет меньше бюрократических проблем. Так, теперь летчику достаточно уведомить диспетчера, что он собирается выполнить полет по определенному маршруту, — раньше разрешение приходилось запрашивать за три дня до вылета. Небо будет поделено на три зоны: от 12 до 8 тысяч метров, от 8 до 3 и от 3 до 0. На высоте более 3 тысяч метров полет должен проходить по приборам и под контролем специальных служб. А вот ниже 3 тысяч метров летчики могут летать по правилам визуальных полетов, то есть, грубо говоря, на глазок. Эксперты уверены: все это должно наконец улучшить положение дел в родном небе.

— Это очень серьезный шаг, — считает президент фонда «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов. — Нововведения выгодны и отрасли, и всем нам: люди будут больше летать, оживет связь между регионами. Только представьте: коэффициент доступности воздушного транспорта, то есть количество авиа-

пассажиров на определенный процент населения, в России находится на уровне 0,3 пункта (в США или Европе это 1,5–2), а структура перевозок вообще перекошена: если в советские времена более 90 процентов населения летало внутри страны, то сегодня — уже только 50. Как указывает эксперт, одно потянет за собой другое. К примеру, в той же Америке число небольших самолетов исчисляется тысячами, у нас не наберется и нескольких сотен. Поэтому, как только появится возможность летать, просто уведомив об этом соответствующие службы, самолетов должно стать больше, а это новые рабочие места (в том числе и в авиапроме), дополнительные налоги. Специалисты надеются, что повысится и безопасность полетов.

— Сколько было случаев, когда перед приземляющимся или взлетающим самолетом неожиданно возникает какая-то маленькая «стрекоза», — говорит Смирнов. — А ведь это потенциальная авиакатастрофа. Малая авиация была вынуждена летать по-партизански, игнорируя существовавшую очень сложную систему разрешения. Надеюсь, но-

вовведения, в частности прописанные маршруты для малой авиации и порядок следования по этим маршрутам, сделают небо более безопасным. Впрочем, как часто бывает в России, еще больше проблем остаются нерешенными. Так, столичная воздушная зона, которая является самой загруженной в стране, сегодня похожа на лоскутное одеяло: здесь много закрытого воздушного пространства, например над военными объектами. Соответственно маршруты, по которым по новым правилам

смогут летать авиационные «малыши», будут проложены в облет таких зон, а это дополнительные затраты времени, топлива. Также оставляет желать лучшего инфраструктура: из 1500 аэропортов, существовавших в России в советское время, сегодня осталось всего около 300. Наконец, содержание частного самолета до сих пор обходилось у нас дороже, чем в большинстве стран Запада, и эксперты отмечают: избавление от налогового бремени для малой авиации не менее важно, чем открытое небо. ■■

Как только появится возможность летать, просто уведомив соответствующие службы, самолетов должно стать больше, а это новые рабочие места, дополнительные налоги

БРИФИНГ



ВЛАДИМИР ТЮРИН,
председатель
правления Межрегио-
нальной общественной
организации
пилотов и граждан —
владельцев воздушных
судов (РАОПА)

Каждый рубль, вложенный в авиацию общего назначения (АОН), приносит в экономику 5 рублей — ведь как только человек покупает самолет, ему требуются топливо, инструктор, аэродром, механик и множество других услуг. Все это — новые рабочие места. В США 60 процентов всей авиации — это авиация общего назначения и 40 процентов — коммерческая. Представьте, как там развита инфраструктура? А у нас АОН — это менее 1 процента.

Источник: «Ведомости»



ИГОРЬ ГЕРЦ,
председатель совета
директоров крупного
автодилера, открывше-
го новое подразделение
по дистрибуции легких
самолетов

Основное, чего сейчас не хватает для авиации, и для коммерческой, и для малой, и для бизнес-авиации, — это, конечно, пилоты. При этом Росавиация абсолютно справедливо выставляла требования и претензии к пилотам, которые управляли небольшими самолетами, в том, что они плохо подготовлены, в том, что самолеты старые, что они не соблюдают те принципы и те правила, которые должны были бы соблюдать. Основная проблема, которая сейчас стоит, после открытия неба, — это отсутствие качественно подготовленных пилотов.

Источник: ПРАЙМ-ТАСС



РАФАИЛ АПТУКОВ,
вице-президент
некоммерческого
партнерства
«Безопасность полетов»

В АОН складывается особо тревожная ситуация с точки зрения обеспечения безопасности полетов. Так, за период с января 2007 года по август 2009 года с воздушными судами АОН произошло 40 авиационных происшествий, в том числе 17 аварий и 23 катастрофы. Для сравнения: за этот же период в гражданской авиации произошло на регулярных перевозках — 4 происшествия (2 катастрофы и 2 аварии), а на нерегулярных, включая вертолетные перевозки, — 24 происшествия (из них 11 катастроф, 12 аварий). И это при том что на декабрь 2009 года в эксплуатации находилось около 200 воздушных судов, относящихся к АОН, а в гражданской авиации — примерно 2,5 тысячи. Поэтому при введении уведомления о порядке, который я всецело поддерживаю, должна строго соблюдаться дисциплина подготовки к полету, правила самого полета, а вот это у нас всегда хромало.

Источник: соб. инф.

ЭКСПЕРТИЗА



ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ,
руководитель
аналитической
службы агент-
ства «Авиапорт»

Разделение воздушного пространства, как принято в Европе и Америке, а также введение уведомительного порядка выполнения полетов на высотах ниже 3 км, конечно, несомненные плюсы, но боюсь, что бума на малую авиацию это не вызовет. В первую очередь «частников» се-

БУМА НЕ БУДЕТ

годня останавливает дороговизна этого увлечения. Серьезное бремя, которое ложится на владельца частного самолета в России, — это ежегодный транспортный налог. У нас его высчитывают по количеству лошадиных сил, что делает содержание самолета весьма обременительным. На Западе транспортного налога в таком виде нет, да и общая величина налогов на владельцев воздушных судов ниже. Владельцы деловых самолетов нашли

Около 95 процентов бизнес-джетов, принадлежащих российским гражданам и компаниям, хранятся за границей

ЦИФРА ТРАТЫ ДО НЕБЕС

Содержание частного самолета может влететь его хозяину в копейку



ГОСУДАРСТВЕННАЯ РЕГИСТРАЦИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА
2 тысячи рублей.



СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
(своего рода техосмотр для самолета)
до 100 тысяч рублей за первичное получение, до 50 тысяч — продление.



ЕЖЕГОДНЫЙ НАЛОГ
125 рублей за 1 л. с.
(небольшой частный самолет — 150–200 л. с.).



АВИАЦИОННЫЙ ИЛИ АВТОМОБИЛЬНЫЙ БЕНЗИН (в зависимости от типа мотора)
700 руб./100 км и 150 руб./100 км соответственно.



КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЯ САМОЛЕТА
около 350–400 тысяч рублей раз в 7–8 лет.



СОБСТВЕННЫЙ АНГАР
(на 4 самолета)
около 1 млн рублей.



АРЕНДА УЧАСТКА АНГАРА НА НЕБОЛЬШОМ ПОДМОСКОВНОМ АЭРОДРОМЕ
10–15 тысяч рублей.

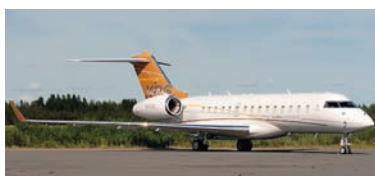


АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СБОРЫ НА ВНУТРЕННИЕ ПОЛЕТЫ
117 руб./100 км.

Источник: соб. инф.

ПОДРОБНОСТИ РОСКОШЬ ПОЛЕТА

«Огонек» вспомнил, какие бизнес-джеты принадлежат знаменитостям



BOMBARDIER GLOBAL EXPRESS XRS

Владелец: Билл Гейтс, основатель компании Microsoft
Оценочная стоимость: примерно 48 млн долларов
Крейсерская скорость — 907 км/ч. Дальность полета — около 10 тысяч километров. В бортовой номер Гейтс включил первые буквы имен собственных родителей — William и Maria



GULFSTREAM GV-SP

Владелец: Михаил Прохоров, президент группы «Онэксим»
Оценочная стоимость: 45 млн долларов
Крейсерская скорость (для Gulfstream GV) — 850 км/ч. Дальность полета — 11 895 км



FALCON 2000 EX

Владелец: Михаэль Шумахер, гонщик
Оценочная стоимость: примерно 40 млн долларов
Крейсерская скорость — 850 км/ч. Дальность полета — около 7 тысяч километров. По слухам, на борту, помимо прочего, есть кухня, кинотеатр и джакузи



CESSNA 525B CJ3

Владелец: Харрисон Форд, актер
Оценочная стоимость: 8 млн долларов
Крейсерская скорость — 770 км/ч. Дальность полета — 3472 км. Судно Форд пилотирует самостоятельно



Источник: информагентства, соб. инф.