



Внешний фон уходящей недели практически не заставлял наших читателей останавливать свой взгляд на конкретных новостях. Да их почти и не было. Пожалуй, единственным исключением стало подписание партнерского соглашения между АВКОМ -Д и Rockwell Collins. Вызывают уважение планы ГК АВКОМ развивать свой бизнес в соответствии с требованиями рынка. Действительно, большинство бизнес-джетов, летающих в России, «напичканы» авионикой и системами развлечений на борту именно этого американского производителя. А любая высокоточная техника требует пристального внимания. Так что за мелким ремонтом и не только летать «за тридевять земель» теперь не придется.

«Порадовали» нас и Олимпийские «рекорды». В начале недели Avinode подвела итоги бизнес-трафика за две «олимпийские» недели. На время проведения Игр было задействовано семь аэропортов, а трафик вырос не существенно. Кстати, такие объемы некоторые наши московские аэропорты делают не напрягаясь и не считают это каким-то достижением.

«Порадовали» нас и Олимпийские «рекорды». В начале недели Avinode подвела итоги бизнес-трафика за две «олимпийские» недели. На время проведения Игр было задействовано семь аэропортов, а трафик вырос не существенно. Кстати, такие объемы некоторые наши московские аэропорты делают не напрягаясь и не считают это каким-то достижением.

А вообще, мы с нетерпением ждем JetExpo. Вот где должно быть действительно интересно, и мы с огромным удовольствием будем сообщать обо всех моментах JetExpo в режиме on-line.



## Bombardier пришел в Казань

Bombardier Aerospace в конце прошлой недели официально объявила о том, что «Тулпар Техник» утвержден авторизованным сервисным центром России и СНГ по техническому обслуживанию CRJ100/200 и бизнес-джета Challenger 850

стр. 15



## Большая латиноамериканская надежда

На прошлой неделе, с 15 по 17 августа, в международном аэропорту Конгоньяс города Сан-Паулу, являющемся крупнейшим деловым центром Бразилии, прошла девятая Латиноамериканская выставка-конференция деловой авиации LABACE 2012

стр. 16



## Райский уголок для отдыха и бизнеса

Прекрасная природа и лояльное законодательство делают Бермудские острова местом значительного трафика бизнес-джетов, и это привлекает в регион новых игроков - в начале августа открылось новое FBO Universal Aviation

стр. 19



## Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +6,07%; индекс стоимости: +0,06%

стр. 21



# ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ G650

БЫСТРЕЕ ВСЕХ, ДАЛЬШЕ ВСЕХ,  
ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ ВСЕХ

Gulfstream®

## Hawker Beechcraft хочет продлить суд

Американский производитель Hawker Beechcraft, который сейчас находится в процессе банкротства и, вроде, уже нашел выход из неприятного положения с помощью китайских денег, попросил суд продлить рассмотрение своего дела еще на 120 дней. Таким образом, планам компании выйти из процесса банкротства до конца 2012 года возможно не суждено будет сбыться, причем по вине самой компании. Заседание суда по этому вопросу запланировано на 30 августа.

Заявление о продлении времени рассмотрения своего дела Hawker Beechcraft подал в суд по банкротствам по Южному округу Нью-Йорка в конце прошлой недели. В нем компания просит расширить период подачи документов с планами от всех должников по Главе 11 до 29 декабря 2012 года, а также ходатайствует о продлении периода утверждения

этих планов до 27 февраля 2013 года. Это означает, что компания не выйдет из процесса банкротства до весны следующего года.

Hawker Beechcraft утверждает, что дополнительное время требуется компании, чтобы «обеспечить возможность завершить текущий план, тем самым максимизировать ценность активов в интересах всех заинтересованных сторон».

Производитель в настоящее время ведет эксклюзивные переговоры с китайской компанией Superior Aviation Beijing, которая выразила желание купить Hawker Beechcraft за \$ 1,79 млрд. Тем не менее, компания в конечном счете будет выставлена на открытый аукцион, поэтому вовсе не факт, что американский производитель достанется китайцам.

По материалам AINonline




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








## Катастрофический июль

В последнее время мы привыкли к достаточно приятным новостям от мировых авиа-производителей – производство растет, а поставки осуществляются согласно графикам, что подтверждает отчет GAMA за первое полугодие 2012. Однако в пятницу пришли предварительные данные по поставкам бизнес-джетов за июль 2012. И, о ужас! Такую картину мы наблюдали аж 27 лет назад.

Предварительные данные Flightglobal Ascend Online по поставкам новых бизнес-джетов в июле 2012 года оказались весьма любопытными, с одной стороны, и весьма неутешительными для производителей, с другой. В течение июля производители передали заказчикам всего пятнадцать бизнес-джетов, что почти на половину меньше, чем в аналогичный период прошлого года (тогда было поставлено 32 воздушных судна).



Такие «рекордные» показатели достигались и ранее, но в далеком 1986 году. При этом гранды Embraer и Dassault Falcon и вовсе не смогли поставить ни одного самолета заказчикам.

Hawker Beechcraft за июль месяц поставил лишь два самолета - Hawker 900XP и Premier 1A для американских клиентов. Недалеко ушел и канадский Bombardier с тремя бизнес-джетами, включая Challenger 300 для FedEx и Challenger 605 и Learjet 60XR, которые также получили американские владельцы. Gulfstream Aerospace в июле месяце «ограничился» поставкой четырех Gulfstream G550.

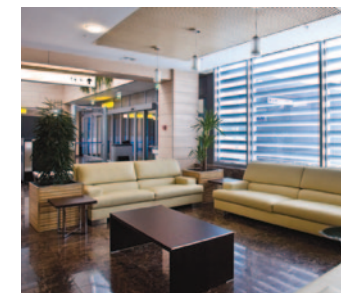
A Cessna среди всех производителей поставила наибольшее количество самолетов в течение июля. Хотя результат в 6 самолетов смотрится довольно бледно на фоне 36 самолетов, поставленных в предыдущем месяце. Половина этих поставок пришлась на Citation Sovereign. Оставшиеся три бизнес-джета – это два Citation Mustang и один Citation XLS+.

Всего же с начала года поставлено 297 самолетов, что почти на четверть меньше, чем за семь месяцев прошлого года.

Однако, эти данные идут в разрез со статистикой GAMA, и тут есть свое объяснение. Flightglobal Ascend Online учитывает новые зарегистрированные самолеты, а в ассоциации производителей GAMA учет ведется по выпущенным оборудованным самолетам. Поэтому данные Flightglobal идут с запазданием за данными GAMA, так как заказчик еще должен принять самолет и зарегистрировать его, на что уходит некоторое количество времени.

По материалам BizJetBlogger

## КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации  
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

## Есть 500-й Global

Канадский авиапроизводитель Bombardier Aerospace выпустил юбилейный 500-й самолет семейства Global, сообщает BizJetBlogger. Это важная веха в истории Bombardier Aerospace, к которой компания шла 14 лет с момента выпуска первого серийного Global Express, переданного стартовому заказчику - Toyota Motor Sales USA Inc. (самолет имел символический бортовой номер N1TM).

В настоящее время по всему миру эксплуатируется 442 бизнес-джета семейства Global (часть самолетов в настоящее время находятся в авторизованных центрах комплектации). Из них 321 самолет – Global 6000 (ранее Global Express/XRS) и 121 – Global 5000. Большая часть самолетов эксплуатируется в Северной Америке (40%), Европе (33%). На третьем месте, с

14%, идет Азия, при этом количество самолетов, эксплуатирующихся в регионе, за пять лет увеличилось втрое.

Новая веха в истории популярного семейства началась два года назад. В октябре 2010 г. компания Bombardier официально анонсировала запуск программ Global 7000 и Global 8000. Согласно графику, Global 7000 поступит в эксплуатацию в 2016 г., а Global 8000 получит сертификат типа годом позже. На настоящий момент Bombardier намеревается производить одновременно все четыре модели семейства Global: 5000, 6000, 7000 и 8000 – и предоставить заказчикам выбор самолета с дальностью от 5,2 до 7,9 тыс. морских миль.



500-й Global 6000 C-GOEB (заводской номер 9500) после выкатки из цеха в Торонто

27-29 2012  
сентября

Седьмая  
международная  
выставка  
деловой авиации

аэропорт Внуково-3  
**JETEXPO**  
MOSCOW 2012



## Gulfstream - № 1 по послепродажному обслуживанию

Два ведущих отраслевых издания назвали Gulfstream Aerospace лучшей компанией по послепродажному обслуживанию в сфере деловой авиации.

Ежегодный опрос издания Aviation International News (AIN) присуждает первое место компании Gulfstream 10-й год подряд. Компания также получила первое место по результатам опроса издания Professional Pilot 12-й раз за последние 15 лет.

«Такие результаты - большое достижение для 3 500 сотрудников нашей компании», - комментирует президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark

Burns). «Качественное обслуживание - наш приоритет, и именно это отображает оценка изданий Pro Pilot и AIN. Мы стремимся предоставлять лучшее международное обслуживание и техническую поддержку. Результаты опросов подтверждают большую работу нашего коллектива по обеспечению качественного обслуживания клиентов».

Чтобы удовлетворить растущие запросы клиентов, компания Gulfstream расширила некоторые ресурсы корпоративной сети технической поддержки, включая собственные сервисные центры в Сорокаба, Бразилия, и Пекине; новый ангар на территории сервисного центра в Лутоне, Великобритания; машину быстрого реагирования для команды полевой технической поддержки и обслуживания бортового оборудования, работающей в районе залива Сан-Франциско, а также клиентский мультимедийный центр в Саванне.

Опрос издания Professional Pilot в сегменте послепродажного обслуживания деловых самолетов за 2012 год, получило более 1 900 опросных анкет. Компания Gulfstream стала единственным производителем, улучшившим свои общие результаты по сравнению с 2011 годом.

В опросе издания AIN о технической поддержке бизнес-джетов Gulfstream заняла первое место во всех трех категориях: новые и эксплуатируемые деловые самолеты, новые деловые самолеты и эксплуатируемые деловые самолеты.





**Bell Helicopter**  
A Textron Company





**INDEPENDENT REPRESENTATIVE**

Telephone: +7 (903) 969 56 03  
E-mail: [sales@bellhelicopter.jettransfer.ru](mailto:sales@bellhelicopter.jettransfer.ru)

## Нашли применение

После окончания Чемпионата Европы по футболу временный терминал харьковского аэропорта переоборудован в ангар для хранения и обслуживания самолетов бизнес-авиации.



В ангаре Международного аэропорта «Харьков» организована база обслуживания самолетов и вертолетов. В настоящее время услугами ангарного комплекса пользуются украинские владельцы бизнес джетов и вертолетов. Многие из них заключили долгосрочные договора аренды, но в основном это касается небольших самолетов и вертолетов (Enstrom 480b, Robinson). Ангар также вмещает и самолеты посерьезнее, включая Bombardier Challenger 300 и его «одноклассников». В основном ангаром пользуются по запросу: в зимнее время ангар заполнен в среднем на 65%, в летнее – на 35%. Также на данные типы воздушных судов можно пройти обучение пилотированию и получить лицензию пилота.

Напомним, что в период проведения «харьковских» матчей турнира Евро-2012 с 8 по 18 июня Международный аэропорт «Харьков» обслужил 750 взлетов и посадок воздушных судов с 52 тыс. пассажирами на борту.

## АВКОМ-Д авторизован компанией Rockwell Collins

В августе «АВКОМ-Д» и корпорация Rockwell Collins подписали партнерское соглашение, в соответствии с которым авиационно-технический центр «АВКОМ-Д» авторизован на установку, гарантийное обслуживание и модификацию авиационного оборудования этого всемирно известного производителя авионики.

«Подписанию соглашения предшествовал аудит, проведенный специалистами Rockwell Collins. Результаты аудита подтвердили соответствие оснащенности технического центра, качества работ и профессионализма инженеров АТЦ высоким стандартам Rockwell Collins», - прокомментировали BizavNews в «АВКОМ-Д».

Компания Rockwell Collins занимается разработкой и

внедрением инновационных систем связи и авионики в гражданском и военном авиастроении, создает системы для кабин экипажа, электронные бортовые системы, системы связи и обработки данных, а также тренажеры и иное оборудование для обучения летного состава.

Напомним, что ранее в июле 2012 года подобное партнерское соглашение было заключено и с российской компанией ООО «Авиапрестиж» по обслуживанию и ремонту интерьерного оборудования бизнес-джетов. Это первое в России и СНГ предложение интегрированных услуг по техническому обслуживанию и ремонту самолетов деловой авиации. Таким образом, в настоящее время «АВКОМ-Д» предлагает услуги клиентам практически во всех сегментах бизнес-авиации.





## Sino Jet добавляет в парк G200

Гонконгский бизнес-оператор Sino Jet (Sino Jet Management Limited) в рамках партнерского соглашения с американской компанией TWC Aviation, подписанного в июне 2012 года, продолжает увеличивать воздушный парк. Вслед за вводом в эксплуатацию первого самолета Bombardier Global Express, компания вывела на рынок среднеразмерный Gulfstream G200.

Несмотря на то, что новый G200 будет носить американскую регистрацию, Sino Jet Management Limited удалось договориться с авиационными властями Китая о выполнении полетов внутри страны. При этом выигрывают все участники договора: Sino Jet Management Limited получает в свое распоряжение современное воздушное судно, а TWC Aviation – доступ на внутренний китайский рынок.

Согласно анонсированным планам развития, уже в 2013 году партнеры планируют открыть свои филиалы в Шанхае и Гуанчжоу. География полетов по новой программе будет весьма разнообразной. В компаниях надеются активно задействовать новый десятиместный Gulfstream G200 на маршрутах из Гонконга в Китай, Японию или Сингапур.

В настоящее время Sino Jet Management Limited предоставляет клиентам весь спектр услуг деловой авиации, включая наземное обслуживание, планирование полета, бронирование отеля. Также предполагается, что в течение 2012 года компания расширит свой воздушный флот еще одним Bombardier Global Express.

## Eisele Flugdienst расширяется

Крупнейший европейский оператор самолетов Citation CJ3 и CJ4 Eisele Flugdienst (E-Aviation), базирующийся в Дюссельдорфе, приобрел очередной самолет Citation CJ3. В компании не скрывают, что за последние четыре месяца большинство чартеров заказывались в Россию. При этом основными клиентами Eisele Flugdienst являются не состоятельные туристы, а представители крупного бизнеса (автомобильного, страхового и т.д.).

«Все чаще нашими пассажирами становятся топ-менеджеры совместных предприятий с российско-немецким капиталом. Наши самолеты постоянно выполняют рейсы в Нижний Новгород, Самару, Калининград и ряд других городов России», комментируют в компании.

В связи с тем, что новый самолет будет летать практически на «максимальную» дальность, в компании решили пожертвовать одним пассажирским креслом в пользу увеличения багажного отделения, но при этом установили кухню с современной бытовой

техникой и совершенно новый интерьер для активной работы и отдыха. В настоящее время компания прорабатывает возможность заключения договоров на услуги топливообеспечения в ряде российских аэропортов. Также в Eisele Flugdienst отмечают и существенные положительные изменения в обслуживании самолетов бизнес-авиации в аэропортах, где трафик не очень большой.

Понимая, что российский рынок достаточно конкурентный, в компании разрабатываются специальные ценовые предложения на свои услуги, включая продажу блок-часов и дополнительные бесплатные опции (трансфер и прочее).

Помимо выполнения чартерных полетов, компания Eisele Flugdienst является и торговым партнером компании Cessna Aircraft по реализации самолетов семейства CJ. Последняя сделка по продаже нового самолета Citation CJ4 для Hahn Airlines состоялась в начале июля 2012.



## Рост не оправдал ожиданий

В период проведения Олимпийских Игр лондонские аэропорты отработали на полную мощность, но ожидаемый рост трафика полетов бизнес-авиации на уровне 40% остался не достигнутым. Согласно опубликованным данным Евроконтроля и Avinode, в период с 26 июля по 12 августа количество взлетно-посадочных операций в лондонских аэропортах лишь на 19,2% превысило показатели прошлого года за аналогичный период.



Основной пик прибытия деловых самолетов наблюдался 27 июля, когда аэропорты в общей сложности обслужили 215 бизнес-джетов. Однако в дальнейшем наблюдался резкий спад трафика. В день закрытия Игр лондонские аэропорты обслужили лишь 196 воздушных судов. В среднем же в сутки через аэропорты «проходило» порядка 141 самолета.

Среди всех лондонских аэропортов отличились London Luton (EGGW) и Farnborough (EGLF), которые в среднем в день обслуживали 39 и 28 бизнес-джетов соответственно. Аэропорты Biggen Hill и Stanstead также увеличили трафик в этот период, но их показатели намного скромнее. В этих аэропортах пики выполнения рейсов также пришлось на первые дни Олимпиады, а в среднем эти порты обслуживали порядка 15 рейсов ежедневно. Тем не менее, оба аэропорта увеличили трафик в среднем на 15%.



## ExecuJet Middle East нашла партнера в Стамбуле

Компании ExecuJet Middle East и Bilen Air Service подписали договор о стратегическом партнерстве по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в стамбульском аэропорту Sabiha Gokchen. Новое соглашение имеет стратегическое значение для ExecuJet Middle East, так как авиационные власти Турции существенно ограничили трафик в Международном аэропорту Istanbul Atatürk, где компания располагала собственной и основной базой в Стамбуле. Кроме этого, в Sabiha Gokchen Airport сейчас работает полноценный бизнес-терминал, где базируется одна из крупных турецких хендлинговых компаний Bilen Air Service.

Как комментируют в Bilen Air Service, те слоты, которые можно получить в аэропорте Ататюрк, весьма не удобны для полетов бизнес-авиации. «В аэропорту Istanbul Atatürk действуют очень жесткие NOTAM ограничения в обслуживании самолетов иностранных компаний, включая рейсы бизнес-авиации: это касается ночного трафика, между девятью вечера и тремя часами утра. Поэтому зарубежным компаниям необходимо корректировать время своего прибытия таким образом, чтобы уложиться в дневной трафик, а это не всегда удобно для бизнес-пассажиров», - говорят в Bilen Air Service.

Совершенно зеркальная ситуация наблюдается в Sabiha Gokchen Airport. Отсутствие серьезных ограничений делает аэропорт весьма привлекательным для полетов бизнес-авиации. Все услуги клиентам в бизнес-терминале аэропорта Sabiha Gokchen Airport



будут доступны в режиме 24/7. Пожалуй, единственное неудобство, с которым столкнутся пассажиры – это достаточно большое удаление аэропорта от деловой части Стамбула.

Международный аэропорт Sabiha Gokchen – это второй аэропорт Стамбула. Он назван в честь Сабиhi Гекчен, первой в Турции женщиной-пилотом и первой в мире женщиной – военным пилотом-испытателем. Расположенный в 35 км на юго-восток от Стамбула, он находится на азиатской стороне города. Аэропорт был построен в 2009 году в помощь «основному» аэропорту, который в то время уже не мог справляться с растущим количеством пассажиров (как на внутренних, так и на международных рейсах).





## Sikorsky продал S-92 на \$682 млн.

Milestone Aviation Group объявила о подписании самого крупного в своей истории контракта с Sikorsky на поставку еще 19 (дополнительно к трем заказанным в феврале) средних многоцелевых двухдвигательных вертолетов Sikorsky S-92. Первые две машины будут поставлены заказчику до конца текущего года, а последняя – в 2016-м. Эксперты оценивают данную сделку в \$682 млн.

Milestone Aviation Group стала одной из первых крупных финансовых компаний, сфокусировавших свои усилия на рынках вертолетов и бизнес-джетов. Компания предполагает сдавать новые вертолеты в лизинг ведущим операторам, обеспечивая 100%-е финансирование сделок. Эксперты называют S-92 «рабочими лошадками» нефтедобывающей отрасли офшорных перевозок и предрекают им огромный спрос на рынке.

Напомним, что компанией Milestone Aviation Group владеет Ричард Сантулли, основатель NetJets. После увольнения в 2010 году, Ричард Сантулли возвратился в авиационный бизнес, на этот раз — чтобы организовать лизинговые поставки вертолетов с большой дальностью полета, предназначенных для обслуживания морской геологоразведки и нефтедобычи. Он и инвестиционные партнеры обеспечивают финансирование через Milestone Aviation Group, совершенно новую компанию с офисами в Дублине (Ирландия) и Колумбусе (шт. Огайо).

Ранее, в феврале 2012 года, Milestone Aviation Group объявила и о подписании крупного контракта с Eurocopter на поставку шестнадцати вертолетов EC225 в период с 2013 по 2018 г.г. на общую сумму в \$480 млн.

## Канадский вариант не прошел

Как сообщает издание Flightglobal, авиационные власти США (Федеральная авиационная администрация (FAA)) отклонили запрос Bell Helicopter об увеличении до 7500 фунтов (3400 кг) взлетного веса вертолета Bell 429, аргументируя свой отказ нецелесообразностью предоставления «особой милости» Bell Helicopter и желанием избежать недобросовестной конкуренции. В то же время, представители FAA заявили о готовности продолжить свое участие в публичном обсуждении вопроса об увеличении взлетного веса Bell 429.

Несмотря на выдачу разрешений авиационными властями Канады (без сопротивления со стороны конкурентов здесь **не обошлось**) и ряда других стран (среди которых Австралия, Бразилия, Мексика и Новая Зеландия) на эксплуатацию с увеличенным до 7500 фунтов (3400 кг) взлетным весом, в США производитель столкнулся с трудностями.

Канадский филиал Bell Helicopter направил упомянутый запрос в FAA в начале этого года после получения аналогичного разрешения от Министерства транспорта Канады, одобдившего увеличение максимального веса 429-й модели выше нормативного предела для нормальной категории вертолетов на основе анализа обширных летных испытаний. Тогда Ларри Робертс, первый вице-президент Bell Helicopter по вопросам коммерческой деятельности, сообщил, что Bell 429 не имеет никаких технических противопоказаний для увеличения полной массы до 7500 фунтов. С января 2012-го решению Канады последовали еще 13 стран, последними из которых стали Таиланд и Бразилия.

Увеличение взлетного веса Bell 429 позволило бы производителю устранить один из ключевых не-



достатков Bell 429 на американском рынке. Он не может взять на борт восемь пассажиров и полную заправку топливом в рамках нынешней сертификации, без того, чтобы не снять некоторые системы, необходимые для полетов по приборам.

Тем не менее, FAA не исключает возможности пересмотра взлетного веса воздушных судов, соответствующих стандарту Part 27. Именно этому стандарту соответствует нынешняя сертификация Bell 429, а желаемое увеличение взлетного веса переводит вертолет в более строгий стандарт Part 29, и соответственно требует повторной дорогостоящей сертификации. Чиновники пообещали рассмотреть вопрос о том, какие параметры, в том числе максимальный вес и количество пассажирских мест, могут быть изменены, или какие другие критерии следует использовать для установления новых стандартов сертификации летной годности этой категории воздушных судов.

## Долетел до Африки

Компания Bell Helicopter сообщила о поставке первого вертолета Bell 407GX клиенту из Африки. Сделка была осуществлена через независимого представителя компании Bell Helicopter - National Airways Corporation. Новый вертолет будет эксплуатироваться частным клиентом и использоваться для корпоративных перевозок.

Напомним, что компания Bell Helicopter на 49-м Парижском авиасалоне 2011 презентовала новейшую модификацию популярного вертолета Bell 407 - GX.

Вертолет оборудован современным интегрированным комплексом авионики Garmin: G1000 и обладает инновационными возможностями. Система предупреждения об опасном сближении с поверхностью, система искусственного отображения препятствий, система предупреждения столкновения в воздухе - вот лишь не полный список современных опций, обеспечивающих беспрецедентный уровень безопасности и комфорта для пассажиров и экипажа Bell 407GX.

Bell 407GX сертифицирован Федеральным управлением гражданской авиации США, Министерством транспорта Канады и Европейским агентством по авиационной безопасности. С начала продаж, стартовавших в конце 2011 года, поставлено более двух десятков таких вертолетов.

А всего с момента начала производства было выпущено 1016 вертолетов Bell 407, 58 из которых в настоящее время эксплуатируются в Европе в различных модификациях.



## Названа причина крушения AW 119 в Карелии

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) завершил расследование авиакатастрофы с вертолетом Agusta, в которой в апреле этого года пострадал глава банка «Санкт-Петербург» Александр Савельев. В МАК считают, что наиболее вероятной причиной происшествия стали ошибки экипажа. Сам г-н Савельев после аварии лечился около двух месяцев и в июне вернулся к работе в банке.

Вертолет Agusta A119, на борту которого находились два пассажира, Александр Савельев и Ольга Лазарева, а также два пилота, 6 апреля 2012 года совершил жесткую посадку на лед озера Янисъярви. Воздушное судно, принадлежащее ООО «Балтстар» и эксплуатирующееся на основании договора аренды ООО «Электрон Люкс», осуществляло рейс Девяткино — Парголово (Санкт-Петербург) — туристическая база «Черные камни» (Карелия).

Наиболее вероятной причиной авиационного происшествия с вертолетом Agusta AW 119MKII RA-01980 явилась потеря экипажем контроля за высотой при полете в условиях ограниченной видимости и «близны» подстилающей поверхности (отсутствие контрастности и видимости естественного горизонта), что привело, при выполнении разворота со снижением, к столкновению с ледяной поверхностью озера.

Способствовавшими факторами явились:

- отсутствие в регламентирующей документации рекомендаций по применению метеорологических терминов детализации прогноза для принятия решения на вылет при полетах по ПВП;
- отсутствие в регламентирующей документации требований по выдерживанию минимальной безопасной высоты при полетах по маршрутам



ниже нижнего эшелона вне района аэродрома в условиях ПВП;

- отсутствие технологии выполнения полета в составе многочленного экипажа на ВС, РЛЭ которых определяет минимальный состав экипажа в количестве одного пилота. Это, в определенных условиях полета, может создать недопонимание между членами экипажа и, как следствие, вызвать несогласованные действия по управлению воздушным судном

Кроме того, эксперты МАК обращают внимание на то, что экипаж произвел вылет по прогнозу, не в полной мере соответствующему правилам визуальных полетов. «Решение на перелет до «Черных камней» было принято неграмотно», — заключает МАК. Как уже сообщалось, после аварии пострадавшие бортом МЧС были доставлены в НИИ им. Джанелидзе Санкт-Петербурга. Как сообщает РБК daily, г-н Савельев приступил к выполнению своих обязанностей с 9 июня. В настоящее время ему принадлежит 28% голосующих акций банка.

[Полный отчет](#)





## Asia Pacific Jets «попробует» 400XT

Сингапурский бизнес-оператор Asia Pacific Jets сообщил о подписании договора с компанией Nextant Aerospace на приобретение десяти самолетов Nextant 400XT на общую сумму \$45 млн. Напомним, что первый международный дебют самолета состоялся на ежегодной выставке LABACE 2012 в Бразилии. По заявлению разработчиков, Nextant 400XT является «первым в мире бизнес-джетом, восстановленным на основании сертификата Управления гражданской авиации США». В настоящее время заказчикам поставлены 15 самолетов Nextant 400XT (производство самолета началось в конце 2011 года). Завод компании располагается в Кливленде, и его производственные мощности позволяют собирать до 48 машин в год.

Компания Asia Pacific Jets получит все десять самолетов в течение десяти лет. Несколько самолетов из этой «партии» будут выполнены в медицинском варианте. Первые два самолета будут поставлены в Asia Pacific Jets уже до конца текущего года. Примечательно, что поставка новых джетов совпадет с открытием в Сингапуре нового совместного FBO компаний Asia Pacific Jets и AirMed Asia. Эти же компании займутся и продвижением Nextant 400XT на азиатском рынке.

Бизнес-джет 400XT, некий «клон» Hawker 400XPR (который только недавно начал испытательные полеты), создан на базе моделей Beechjet 400A и 400XP. На Nextant 400XT установлены турбовинтовые двигатели Williams FJ44-3AP, пакет авионики Rockwell Collins Pro Line 21, электронные системы нового поколения, высокоскоростной беспроводной доступ в интернет. В компании рассчитывают, что порядка 40% заказов на самолет будет поступать из стран Латинской Америки.

## Готовность к росту



На Latinoamerican Business Aviation Conference (LABACE) 2012 президент компании Gulfstream Aerospace Лэрри Флинн вновь заявил о стремлении компании Gulfstream расширить поддержку растущего воздушного парка в Латинской Америке, особенно двух новых моделей, которые скоро будут введены в эксплуатацию.

«Мы открыли наш первый заводской сервисный центр в Латинской Америке в Сорокаба, Бразилия, который становится для нас все более важным производственным центром», - комментирует Лэрри Флинн.

Центр техобслуживания в Сорокаба, расположенный в 97 км от Сан-Паулу, состоит из ангара площадью 24 000 квадратных футов, который может вместить от четырех до шести крупногабаритных и среднегабаритных самолетов, а также включает 8 000 квадратных футов офисных помещений и склады для хранения запчастей площадью 3 000 квадратных футов. Он сертифицирован для предоставления технического обслуживания, ремонта и модификации самолетов компании Gulfstream, зарегистрированных в Бразилии. Технические специалисты центра, имеющие сертификаты Федерального управления гражданской авиации, также обслуживают самолеты компании Gulfstream, зарегистрированные в США.

«Наличие нужных ресурсов в нужных местах для

наших операторов, количество которых увеличивается по всему миру, является очень важным и ведущим фактором для нашего развития», - отметил Лэрри Флинн. «Мы уже начали подготовку к вводу в эксплуатацию по всему миру двух новейших самолетов, моделей G650 и G280 компании Gulfstream. Мы восхищены характеристиками этих самолетов и уверены, что наши клиенты разделят с нами это чувство».

Лэрри Флинн заметил, что мировая экономика стимулирует развитие деловой авиации, а компания Gulfstream реагирует на это, инвестируя средства в новые самолеты и растущую сеть технической поддержки по всему миру.

«Мы делаем все необходимое, чтобы предложить нашим клиентам самые функциональные самолеты с наилучшей поддержкой», - говорит Лэрри Флинн. «Требования времени к ведению международного бизнеса остаются неизменными, а это означает, что Бразилии и другим странам потребуются самолеты с такими высокими характеристиками и большой дальностью полета, которые мы предлагаем. Воздушный парк компании Gulfstream в Бразилии вырос с девяти самолетов в 2006 году до 36 самолетов сегодня, три четверти из них - это крупногабаритные модели с большой дальностью полета, предназначенные для путешествий в Европу, Азию и в любую другую точку мира».

В то же время воздушный парк компании Gulfstream в Латинской Америке вырос с 58 реактивных самолетов до 150, преимущественно крупногабаритных моделей с большой дальностью полета. Компания Gulfstream обслуживает более чем 2 000 реактивных самолетов. Около 8 процентов этого мирового воздушного парка находится в Латинской Америке.

## Второй месяц падения

Компания ARGUS опубликовала ежемесячные данные TRAQPak по активности американской бизнес-авиации в июле 2012 г. По сравнению с предыдущим месяцем активность деловой авиации в США снизилась на 1,1%, а по сравнению с июлем 2011 года наблюдался небольшой рост на 0,6%.

В июле 2012 г., по сравнению с июнем 2012 г., активность бизнес-авиации США снизилась на 1,1%. Причем такая тенденция наблюдается уже второй месяц подряд. В этом «виноваты» частные и корпоративные полеты по part 91 и коммерческие полеты по part 135, которые снизились на 2,4% и 1,0% соответственно. А рост полетов самолетов в долевом владении на 3,3% не смог вывести общий трафик в положительную зону. Сравнение с прошлым месяцем по категориям воздушных судов показывает снижение трафика средних и больших самолетов (-3,1% и 5,5% соответственно) и рост турбовинтовых самолетов и малых бизнес-джетов (+0,4% и +1,2% соответственно).

	Активность деловых самолетов июль 2012 против июля 2011			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
<b>Турбовинтовые</b>	4.9%	2.7%	-2.1%	3.6%
<b>Малые реактивные самолеты</b>	5.9%	-1.9%	-12.4%	1.3%
<b>Средние реактивные самолеты</b>	5.3%	-10.4%	-6.7%	-2.8%
<b>Большие реактивные самолеты</b>	-4.5%	2.6%	1.6%	-1.9%
<b>Итого по всем категориям самолетов</b>	3.9%	-1.9%	-6.0%	0.6%

По сравнению с июлем 2011 года активность бизнес-авиации США в нынешнем году немного подросла, на 0,6%. Однако этот рост скрывает довольно сильную разнонаправленную динамику активности по видам полетов. В то время, как полеты по part 135 и сегмента долевого владения снизились (-1,9% и -6,0% соответственно), частные и корпоративные владельцы, по part 91, летали больше, чем годом ранее, на 3,9%. Такая непропорциональная динамика полетов

по part 91 и остальных видов полетов показывает, что бизнес-авиация в США наиболее сосредоточена в частных руках. По категориям воздушных судов также нет единого тренда. Средние и большие бизнес-джеты снизили активность на 2,8% и 1,9% соответственно, а турбовинтовые самолеты и малые бизнес-джеты летали больше (+3,6% и +1,3%).

### Турбовинтовые

Одно или многодвигательные турбовинтовые самолеты **Малые реактивные самолеты (Small Cabin Jet)** VLJ и легкие реактивные самолеты с максимальной взлетной массой менее 20 000 фунтов.

### Средние реактивные самолеты (Mid Cabine 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 июль 2012 против июня 2012			
	Part 91	Part 135	долевое владение	итого
<b>Турбовинтовые</b>	-0.1%	0.2%	5.8%	0.4%
<b>Малые реактивные самолеты</b>	1.1%	1.3%	0.9%	1.2%
<b>Средние реактивные самолеты</b>	-5.4%	-6.9%	3.9%	-3.1%
<b>Большие реактивные самолеты</b>	-9.7%	3.0%	-0.8%	-5.5%
<b>Итого по всем категориям самолетов</b>	-2.4%	-1.0%	3.3%	-1.1%



## Аэролимузин припаркуется в Ставрополе

Авиакомпания «Аэролимузин» подписала договор на авиаперевозки на самолетах бизнес-авиации из аэропорта Ставрополя. В компании рассчитывают на потребность в перелетах между городами Южного и Северо-Кавказского округов.

23 августа был совершен перелет по маршруту Ставрополь-Махачкала. Бизнес-самолет BAe-125-700 будет обеспечивать чартерные перевозки между пунктами Юга России.

По словам президента Группы компаний «Авком», в которую входит «Аэролимузин», Евгения Бахтина, основной упор компания делает на представление на рынке экономичных бизнес-джетов, способных обеспечить ценовую доступность бизнес-авиации по ценам, сопоставимым с тарифами бизнес-класса регулярных авиакомпаний.

«Ставрополь был выбран точкой базирования в связи с тем, что он находится в шаговой доступности от республик Северного Кавказа и Юга страны, до Сочи, к примеру, лететь 31 минуту. Пока здесь будет располагаться восьмиместный самолет деловой авиации. В планах расширить этой осенью флот за счет базирования в регионе и других бизнес-самолетов, эксплуатирующихся компаниями группы» - рассказал Бахтин.

Министр транспорта Ставропольского края Александр Павлов сообщил: «Правительство Ставропольского края будет всячески способствовать развитию авиапассажирских перевозок в крае. Я считаю, что заключение договора с компанией «Аэролимузин» способствует созданию комфортных перелетов для выскатательных пассажиров Ставропольского края. С заключением этого соглашения повышается привлекательность аэропорта «Ставрополя» и создаются новые предпосылки для его развития».



Воздушные суда авиакомпании «Аэролимузин» будут базироваться на территории аэропорта Ставрополя.

Евгений Бахтин рассказал, что аэропорт Ставрополя был выбран, в том числе, из-за относительно небольшой загрузки, здесь нет конкуренции за слоты. Регион интересен для бизнес-авиации. Спрос на услуги обусловлен, в частности, тем, что передвижение наземным транспортом по территории сопряжено со многими рисками», — пояснил господин Бахтин. Планы по объемам перевозок в компании не раскрывают. При этом в «Аэролимузине» отмечают, что авиакомпания может в дальнейшем сделать региональные рейсы регулярными.

Одновременно компания «АВКОМ-Д» (аффилирована с «Аэролимузином») планирует открыть в аэропортах Ставрополь и Минеральные Воды центры обслуживания рейсов деловой авиации.

В кризисный период авиакомпании практически свернули планы выхода с услугами бизнес-авиации в центральные города южных субъектов Федерации. Так, например, в начале 2008 года «Авиа Менеджмент Групп» планировала разместить в одном из аэропортов юга — Ростове, Краснодаре или Сочи — парк восьмиместных самолетов Pilatus.

Авиакомпании, предоставляющие услуги бизнес-авиации, выходят в регионы в том случае, если уже имеют стартового заказчика, считает руководитель аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. «Как правило, такие компании выступают также в качестве брокеров, а это значит, что в регионе потенциально расширится линейка авиационных услуг», — отмечает эксперт. Он не исключил, что в дальнейшем в регионе будут появляться новые игроки за счет расширения авиапарков.

По материалам РИА и Коммерсантъ-Юг

## Частники получают допуск к аэропортам

Действующее законодательство Бразилии в настоящее время практически не регламентирует частное участие в строительстве и эксплуатации аэропортов для коммерческой и бизнес-авиации. Однако рост коммерческой и деловой авиации в последнее десятилетие заставляет коммерческие авиакомпании и бизнес-операторов искать альтернативы. И, похоже, лоббирование собственных интересов во всех инстанциях начинает приносить свои плоды. На прошлой неделе авиационные чиновники страны пообещали уже в ближайшее время приступить к разрешению данной проблемы на самом высоком уровне.

Так, представители авиационных властей Бразилии выступили с докладом о положении дел в «отечественной» бизнес-авиации. Согласно докладу, рост перевозок в этом сегменте существенен, и по прогнозам экспертов страна будет претендовать на лидирующее место среди наиболее динамично развивающихся регионов по таким показателям как трафик и количество частных владельцев бизнес-джетов и вертолетов. Также в докладе указывается, что трафик в аэропортах авиации общего



назначения в пределах 100 миль от Сан-Паулу почти удвоился за последние пять лет. Особым примером может служить Jundiaí Airport, где за последний год количество взлетно-посадочных операций возросло до 18 000 в месяц, а количество обслуженных пассажиров за этот же период доходит до 50 000. При этом количество ангаров возросло с 19 до 28. И таких примеров приводится достаточно много. Особо будет способствовать развитию этого сегмента предстоящий Чемпионат Мира по футболу в 2014 и Летние Олимпийские Игры 2016 года, считают в Министерстве гражданской авиации Бразилии.

Также в Бразилии в последнее время набирают обороты и новые «авиаграды». Ярким примером может служить авиационный комплекс Сорокаба, расположенный в 60 милях от Сан-Паулу, где на одной территории расположены сервисные центры крупнейших мировых авиапроизводителей: Embraer,

Dassault Falcon и Gulfstream. Но есть в стране и «энтузиасты», которые готовы вкладывать собственные средства не только в «готовые» аэропорты, но и создавать комплексы с нуля. При этом количество проектов по строительству новых аэропортов для бизнес-авиации, включая взлетно-посадочные полосы и перрон, растет изо дня в день. Компании готовы вкладывать деньги, понимая, что этот сектор экономики будет действительно развиваться и приносить дивиденды в будущем. Но при этом, безусловно, компании должны иметь четкие и прозрачные гарантии своих инвестиций и на начальном этапе реализации своих планов иметь более привилегированное положение перед государственными «коллегами».

Дело осталось за малым. Внести соответствующие изменения в «непростое» законодательство страны и дать зеленый свет частному бизнесу.





## Bombardier пришел в Казань

Канадская компания Bombardier Aerospace в конце прошлой недели официально объявила о том, что «Тулпар Техник» утвержден авторизованным сервисным центром России и СНГ по техническому обслуживанию региональных самолетов Bombardier CRJ100/200 и бизнес-джета Challenger 850.

На церемонии, проходившей в ангаре «Тулпар Техник» в казанском аэропорту, генеральный директор компании Владимир Некрашевич сообщил, что скоро рядом будет построен еще один ангар. По его словам, на статус авторизованного сервисного центра Bombardier Aerospace по России и СНГ претендовали девять аналогичных организаций, а финалистами, помимо казанской компании, стали вильнюсская FL Technics и «Сибирь Техник».

На сегодня в проект вложено порядка 130 млн. рублей. «В том числе, и благодаря этим кредитам

прошли аудиты европейского агентства авиационной безопасности, Bombardier, Deutsche Bank», - отметил Некрашевич, пояснив, что немецкий банк аудировал «Тулпар Техник» от своего клиента, который планирует покупку самолетов Bombardier, - Deutsche Bank интересовало, где эти машины будут обслуживаться. Главным проблемным вопросом топ-менеджер назвал кадровый: «Это самое главное сейчас. Сегодня у нас работает 230 человек, и мы ставим задачи, реализация которых невозможна без увеличения количества персонала. Мы очень озабочены данным вопросом, работаем в этом плане с КНИТУ-КАИ, а также со словенцами, с которыми имеем трехлетний договор на поддержку в нашем продвижении к самым тяжелым чекам, вплоть до D-чека, когда самолет попросту разбирается - капитальный ремонт». По мнению Некрашевича, для того, чтобы выйти на этот уровень, понадобится не менее трех лет.

Как рассказал «БИЗНЕС Online» председатель совета директоров группы компаний «Тулпар» Азат Хаким, на данном этапе «Тулпар Техник» готов обслуживать до 10 самолетов в месяц, на следующем (к началу следующего лета) осилит до 20-ти. Есть предварительная договоренность об обслуживании с «ЮТэйр». «Думаю, часть работ здесь будет вы-



полнять «Ак Барс Аэро», - считает Хаким. Предполагается, что бизнес-джеты марки Bombardier будут обслуживаться только в Казани.

По словам вице-президента по международной торговле Bombardier Aerospace Майкла МакАду, вначале центр будет обслуживать модели CRJ 100/200, а также базирующийся на их платформе Challenger 850. А по мере «наполнения России» самолетами Bombardier «Тулпар Техник» будет валидирован и на другие типы.

По материалам БИЗНЕС Online



## Большая латиноамериканская надежда

На прошлой неделе, с 15 по 17 августа, в международном аэропорту Конгоньяс города Сан-Паулу, являющемся крупнейшим деловым центром Бразилии, прошла девятая Латиноамериканская выставка-конференция деловой авиации LABACE 2012 (Latin American Business Aviation Conference & Exhibition). Организатор выставки – Бразильская ассоциация авиации общего назначения ABAG. Выставка стала рекордной по числу участников, экспонатов и посетителей. Свою продукцию и услуги демонстрировали около 190 компаний, а на статической стоянке было выставлено 70 самолетов и вертолетов. На выставке побывали свыше 16700 посетителей. В 2011 году, который также был рекордным, LABACE посетили свыше 15400 гостей, вниманию которых было предложено 60 летательных аппаратов.

Это свидетельство бурного роста бразильской авиации общего назначения. Президент ABAG Эдуардо Марсон (Eduardo Marson) отметил: «Национальный флот самолетов общего назначения в 2010-2011 годах вырос на 6,4% и достиг более 13000 единиц, включая свыше 700 бизнес-джетов, численность которых увеличилась на 15%». Есть все основания полагать, что эта тенденция сохранится в предстоящие годы в связи с проведением в Бразилии Чемпионата Мира по футболу в 2014 году и летних Олимпийских Игр в 2016 году.

Неудивительно, что ведущие мировые производители административно-деловых самолетов приняли активное участие в LABACE 2012, показали образцы выпускаемой продукции и проинформировали о своих перспективных моделях.

Компания Gulfstream Aerospace привезла три самолета - дальнемагистральный G550, G450 категории large и G150 средней размерности. «С 2006 года парк самолетов Gulfstream в Латинской Америке практически утроился», - сказал президент компании Лэрри Флинн (Larry Flynn). В основном это крупные обладающие высокой дальностью полета джеты, на которых удобно и комфортно летать [из Латинской Америки] в Европу или Азию. В настоящее время завершается сертификация самого нового и крупного самолета G650, способного выполнять полеты на расстояние почти 13000 км. «Этот самолет создает новый класс [бизнес-перевозок], и предоставляет непревзойденные возможности эксплуатации, включая самую высокую крейсерскую скорость 0,925 М», - добавил г-н Флинн. Поставки G650 должны начаться в конце этого года.

Bombardier Aerospace продемонстрировала четыре самолета: Challenger 300, Learjet 45 XR и Learjet 60 XR категорий super-midsize, super light и midsize, соответственно, а также дальнемагистральный Global 6000 (эта модель впервые показана на LABACE). Кабина экипажа Global 6000 оборудована инновационной системой индикации, сигнализации и органов управления Vision Flight Deck. Сейчас с такими кабинами поставляются только самолеты семейства Global. В дальнейшем Vision Flight Deck планируется распространить на весь модельный ряд бизнес-джетов Bombardier. По прогнозу компании потребность Латинской Америки в административно-деловых реактивных самолетах в период с 2012 по 2031 годы составляет 2285 единиц, в том числе 985 в 2012-2021 годах и 1300 в последующее десятилетие.

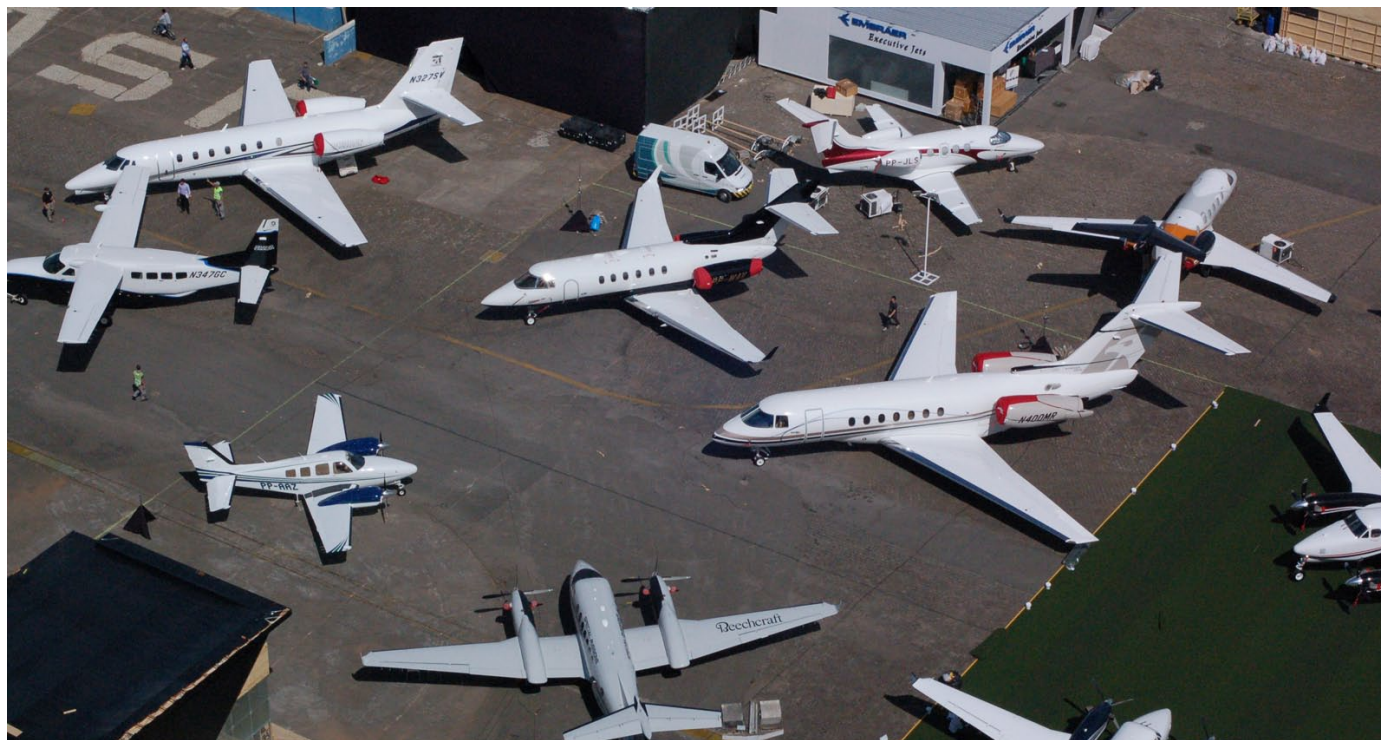




Самолеты Falcon 2000LX средней размерности и дальнемагистральный Falcon 7X показала французская компания Dassault, отметив, что ее первый бизнес-джет был продан в Бразилию в 1978 году. «Сейчас на самолеты Falcon приходится 66% численности больших бизнес-джетов, эксплуатируемых в этой стране», заявил президент Dassault Falcon Джон Росанваллон (John Rosanvallon), добавив, что планируется поставить еще шесть самолетов в Бразилию до конца этого года.

Бразильская компания Embraer впервые представила на LABACE флагман своего модельного ряда административно-деловых самолетов Lineage 1000, являющийся корпоративным вариантом популярного регионального пассажирского самолета Embraer E190. Хотя сейчас в Латинской Америке есть только один Lineage 1000, у частного заказчика из Мексики, производитель рассчитывает на значительное продвижение самолетов этого типа в регионе, подчеркивая, что по критерию «стоимость-эффективность-комфорт» Lineage (каталожная цена \$50,5 млн.) может успешно соперничать с более дорогими и роскошными Gulfstream G650 (\$64,5 млн.) и Boeing Business Jet (\$70 млн.). С этой целью Embraer планирует провести демонстрационный тур Lineage 1000 по странам Латинской Америки. Компания также показала ультралегкий Phenom 100, легкий Phenom 300 и Legacy 650 категории large с улучшенными интерьерами, выразив уверенность в том, что эти модели также будут пользоваться хорошим спросом на латиноамериканском рынке.

Крупнейшим самолетом на демонстрационной площадке LABACE 2012 стал Airbus ACJ318, принадлежащий швейцарскому оператору Globaljet. Просторный салон самолета предусматривает комфортное



размещение 19 пассажиров и может быть оперативно разделен на несколько секций, таких как зал для совещаний, офис руководителя и апартаменты для отдыха. ACJ318 способен выполнять полеты на расстояние 7770 км с крейсерской скоростью 0,78 М. Самолеты семейства ACJ летают на всех континентах нашей планеты, включая Антарктиду.

Hawker Beechcraft (HBC) совместно со своим региональным дистрибьютером Lider Aviação показала на выставке шесть своих наиболее популярных самолетов. Это суперсредний Hawker 4000, средней размерности Hawker 900XP, три модели King Air

(350ER, 250 и C90GTx) и Beech Baron G58. Производитель отмечает, что парк турбовинтовых и реактивных деловых самолетов Бразилии насчитывает свыше 1200 единиц, из которых на продукцию HBC приходится почти 40%. Исследование, проведенное Hawker Beechcraft совместно с английской компанией Corporate Jet Investor, прогнозирует устойчивый рост потребности финансирования бизнес авиации в Бразилии. 46,9% опрошенных экспертов считают, что спрос на финансирование значительно увеличится в период до 2017 года включительно. Более вы-

продолжение ►



сокий рост такого спроса ожидается только в Китае. «В Латинской Америке и, особенно, в Бразилии мы видим наиболее высокий потенциал роста наших продаж», - подчеркнул президент HBC по Северной и Южной Америке Ричард Эмри (Richard Emry).

Хотя Cessna Aircraft официально не участвовала в LABACE 2012, семь самолетов ее производства были выставлены на статической стоянке: Citation Mustang, Citation CJ4, Citation Sovereign, Citation XLS+, Grand Caravan, Stationair 206 и Corvalis. Эти самолеты представлял TAM Aviação Executiva, бразильский партнер американского производителя. На выставку все же прилетел вице-президент Cessna Aircraft по продажам в Южной Америке Боб Гиббс (Bob Gibbs). 17 августа он объявил об увеличении дальности полета находящейся на этапе разработки модели Citation Latitude до 4630 км (2,500 мор. миль). Это позволит самолету уверенно позиционироваться в категории midsize. При этом, пока не сообщено об изменении максимального взлетного веса Citation Latitude.

Некоторого рода сенсацией стало участие в выставке американской компании Nextant Aerospace, которая продемонстрировала самолет Nextant 400XT. В этой модели используется планер выпущенных самолетов Beechjet 400A и 400XP, на который установлены новые экономичные турбовентиляторные двигатели FJ44-3AP фирмы Williams. Nextant 400XT оснащен комплексом авионики Pro Line 21 фирмы Rockwell Collins и электронными системами нового поколения с функцией высокоскоростного беспроводного доступа в интернет. Самолет на 30% экономичнее Beechjet 400A/XP, при этом его цена примерно вдвое ниже, чем у аналогов, построенных по оригинальным проектам. По заявлению разработчиков,

Nextant 400XT является «первым в мире бизнес-джетом, восстановленным на основании сертификата Управления гражданской авиации США». Буквально на днях Nextant Aerospace подписала контракт с сингапурским оператором Asia Pacific Jets на поставку десяти самолетов Nextant 400XT общей стоимостью \$45 млн. Первые два самолета, выполненные в медицинском варианте, планируется поставить заказчику уже в этом году.

Прошедшая выставка-конференция LABACE 2012

подтвердила, что Латинская Америка продолжает оставаться регионом, в котором авиация общего назначения и, особенно, сегмент бизнес-авиации динамично развиваются. Несмотря на отсутствие заявлений о крупных контрактах, ведущие мировые производители административно-деловых самолетов связывают с Латинской Америкой большие надежды. Десятая LABACE пройдет в Сан-Паулу с 14 по 16 августа будущего года.

Александр Бочаров, BizavNews





## Райский уголок для отдыха и бизнеса

Бермудские острова!!! У большинства людей это название ассоциируется с загадочным «бермудским треугольником». Острова были открыты испанским мореплавателем Хуаном Бермудесом в 1503 году, получив впоследствии мрачное название «Острова дьявола». Здесь потерпело крушение множество кораблей. До сих пор удачливые кладоискатели находят на морском дне сокровища британских торговых судов и испанских галеонов. В наши дни Бермудские острова, известные во времена Сомерса лишь кедровыми лесами и суровыми природными условиями, превратились в один большой курортный район, славящийся коралловыми рифами, прекрасными пляжами из розового песка, красивыми садами, тихими бухточками и чистой водой.

Прекрасная природа и лояльное законодательство делают Бермудские острова местом значительного



трафика бизнес-джетов. До сих пор услуги по обслуживанию бизнес-рейсов предоставляли две местные компании Aircraft Services Bermuda и Longtail Aviation Ltd., но с приходом крупного американского игрока ситуация должна сильно измениться.

В Международном аэропорту на острове Гамильтон (LF Wade International Airport) в начале августа состоялось открытие нового FBO американского

провайдера услуг бизнес-авиации Universal Aviation. Новый авиационный комплекс будет обслуживать исключительно рейсы бизнес-авиации и по количеству предоставляемых услуг станет крупнейшим в регионе.

Шелдон Стив – генеральный менеджер FBO, наш

продолжение ►



гид по новому комплексу, не скрывает своего удовлетворения от нового объекта. «За неполный год нам удалось построить нечто среднее между классическим американским FBO, с предоставлением всех необходимых услуг, к которым привыкли клиенты в США и Европе, и неким местом, где можно в «спартанских» условиях ощутить всю прелесть нахождения в действительно экзотическом месте, которых на нашей планете остается не так много», - рассказывает г-н Стид. Но он явно лукавит. За всей «неброскостью», на первый взгляд, нового комплекса, все равно просматривается серьезная работа – для серьезных клиентов. Основной пик трафика на остров приходится в период с апреля по октябрь, когда в среднем через аэропорт проходят порядка 40 воздушных судов, треть из которых - небольшие турбовинтовые или поршневые самолеты (без учета регулярных авиалиний). Но в последнее время количество самолетов, совершающих полеты на Бермуды



с целью технической посадки, почти удвоилось.

Именно поэтому в Universal Aviation сделали ставку на этот сегмент. Как правило, такие самолеты проводят в аэропорту не более двух часов. Первым делом компания всерьез занялась проблемой топливообеспечения и организацией «краткосрочного» досуга для пассажиров и экипажа. Собственная топливная база и бензовозы позволяют заправлять практически любой бизнес-джет в кратчайшие сроки, а специально созданная консьерж-служба позаботится о пассажирах и пилотах. Так, на выбор пассажиров предусмотрены разнообразные экспресс-программы с посещением пляжей, ресторанов или SPA-салонов, которые располагаются в нескольких минутах езды от аэропорта (VIP-транспорт также предоставляется Universal Aviation).

Г-н Стид также надеется, что новый комплекс компании станет и некой точкой пересечения деловых партнеров, которые перед «заслуженным» отпуском смогут вместе порешать последние проблемы бизнеса. «Для этого в здании терминала мы построили специальный конференц-зал и три переговорных комнаты, оборудованные всеми современными инструментами для ведения дел», комментирует г-н Стид.

В Universal Aviation не стремились возводить ультрасовременный пассажирский терминал. И это было правильным решением, потому что еще на подлете к острову любой пассажир, любясь открывающимися красотами из иллюминатора бизнес-джета, вряд ли захочет променять даже несколько лишних минут в аэропорту на море, солнце и песок. Поэтому процедуры таможенного и иммиграционного контроля пассажиры проходят в считанные минуты. Кстати, этот процесс для пассажиров джетов начинается уже



с момента посадки самолета. А вот для летного состава здесь создали действительно рай. В ожидании рейса члены экипажа размещаются в комфортабельной гостинице со всеми удобствами (просторные номера с ванными комнатами). В самом терминале предусмотрены все условия для подготовки к полетам.

Пожалуй, единственной проблемой для Universal Aviation стало расширение количества парковочных мест, но это связано с географическим положением острова Гамильтон. Поэтому долгосрочная стоянка бизнес-джетов здесь почти не практикуется, а тарифы на эту опцию весьма велики. В следующем году Universal Aviation планирует запустить вертолетное такси между островами. Сейчас с авиационными властями Бермуд ведутся переговоры о создании на территории аэропорта небольшого вертодрома.





## 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 самолета. 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 прибытия

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	46	20	71	24	4	42	22	126
Великобритания	25	103	97	105	2	50	19	382
Франция	66	166	183	158	26	29	654	442
Италия	21	152	202	147	1	115	502	369
Австрия	3	3	7	1	4	12	11	60
Швейцария	33	41	84	74	27	24	41	166
Россия	63	5	175	111	1	37	24	465

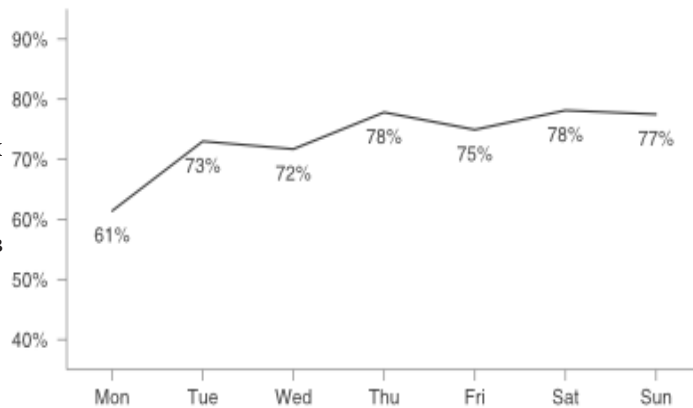
### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	19	2	12	3	0	4	2	11
Великобритания	2	50	13	3	2	5	0	29
Франция	15	17	19	8	2	8	7	30
Италия	3	2	8	19	2	5	1	16
Австрия	3	1	4	2	2	4	4	9
Швейцария	3	4	13	3	2	8	1	21
Россия	1	3	15	13	2	6	1	33

### Индекс наличия свободных самолетов

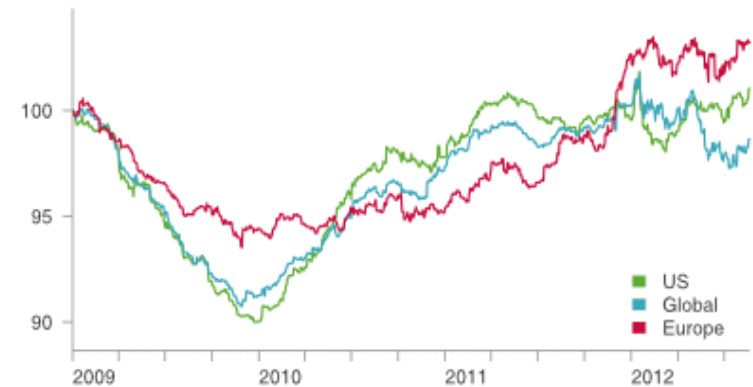
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1 720	€ 1 699	€ 1 631
Cessna Citation Excel	€ 2 962	€ 2 870	€ 2 816
Bombardier Challenger 604	€ 5 185	€ 4 834	€ 4 723

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 21 Cessna Citation Jet, 28 Cessna Citation Excel и 39 Bombardier Challenger 604.

### Самые популярные аэропорты прибытия

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	Ибица	7
6	Ле Бурже, Париж	3
7	Пиза	10
8	Женева	6
9	Манделье, Канны	13
10	Пулково, СПб	11

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.