



В Москву пришла жара, а на рынке бизнес-авиации все ровно наоборот. Минувшая неделя стала продолжением традиционного летнего затишья, но уже скоро компании начнут подводить итоги работы первого полугодия, и мы надеемся, что станет заметно веселее. Кстати, первым отчитался Eucosorter Vostok, и его цифры приятны глазу. Нам кажется, что многие компании, как отечественные, так и зарубежные, будут охотно делиться результатами работы в России, так как даже предварительные данные впечатляют объемами роста именно на отечественном рынке.

Но пожалуй самым неожиданным сообщением уходящей недели стало заявление компании Nextant Aerospace о первых успехах на российском рынке. И хотя Nextant 400XTi все же не является оптимальным форматом бизнес-джета для нашего рынка, стремление компании сделать его (отечественный рынок) одним из приоритетных для себя заслуживает уважение.

Тем временем, Avinode вновь «задокументировал» безоговорочное лидерство Внуково-3, по крайней мере, в Европе. На основании данных Eucoscontrol, мы теперь можем составить реальную картину распределения бизнес-трафика в Москве. Странно, но после открытия ряда новых объектов, доля Внуково-3 только продолжает расти. Вот как распределяются рейсы бизнес-авиации в московском авиационном узле: Внуково – 74%, Шереметьево – 17% и Домодедово – 9%. Но в ближайшем будущем назревает некоторая интрига, ведь нам стало известно, что уже скоро некоторые компании, работающие в аэропортовом сегменте, анонсируют весьма интересные планы по дальнейшему развитию.



## Nextant Aerospace всерьез занялся Россией

Производитель назначает эксклюзивного представителя по продажам на территории России и СНГ и продает здесь первые два самолета

стр. 16



## Очередное знаковое событие

Вслед за передачей 500-го самолета семейства Global, Bombardier сообщает о поставке 400-го Challenger 300, причем бизнес-джет летит в Россию

стр. 18



## Внуково тянет трафик на себя

Всем известно, что в России самым главным аэропортом для бизнес-авиации стал Внуково. Однако одно дело репутация, а другое – подтверждение ее фактами

стр. 20



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: +18,8%; Индекс спроса в Европе: +8,8%

стр. 21



# ДОСТУПЕН ДЛЯ ПОЛЕТОВ

## Gulfstream G280

## Проверяют сами

Авиакомпания «РусДжет» получила Свидетельство на право производить расшифровку и анализ полетной информации для самолетов типа Embraer-135BJ (Legacy 600/650). Работу по обработке полетной информации выполняют сертифицированные специалисты подразделения полетной информации с применением современного программного обеспечения WinArm32.

В настоящее время программный комплекс WinArm32 представляет собой пакет программ автоматизированного считывания, обработки и представления информации бортовых параметрических самописцев. Комплекс имеет дружелюбный интуитивно-понятный интерфейс и обширную справочную базу, делая работу легкой и удобной.

Уникальная система отображения и вывода графической и текстовой информации, позволяющая пользователю самому определять формат и содержание выводимых на монитор компьютера, проекционный экран или принтер, данных с минимальными

трудозатратами в реальном режиме времени, делает работу оператора понятной и востребованной не только узким специалистам, но и всему летному и техническому составу и руководящему звену.

А такая возможность, как быстрое построение траектории полета самолета и реконструкции его движения в 3-х мерном пространстве с наложением картографических данных и с синхронизацией с текстовой и звуковой информацией делает комплекс мощным и эффективным средством мониторинга для инспекции безопасности авиакомпании и незаменимым инструментом при расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

В настоящее время пользователями программно-аппаратного обеспечения WinArm и WinArm32 являются более 75 авиакомпаний, конструкторских бюро, авиационных администраций и организаций в более чем 15-ти странах мира.

«РусДжет» сейчас эксплуатирует три Legacy 600.



**PULKOVO-3**  
center for business aviation

Пулкovo-3

Пулкovo-3

Пулкovo-3

Тел./Факс: +7 (812) 704-3461  
Моб.: +7 (964) 342-2817

SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLLJPHX  
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

## Юрмала ждет

1-2 августа в Юрмале, Латвия, состоится II Балтийский форум деловой авиации, организатором которого выступает Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА). В рамках форума делегаты смогут не только принять участие в практическом семинаре IS-BAO и посетить объекты инфраструктуры деловой авиации в Международном аэропорту «Рига», но и получить актуальную информацию о тенденциях развития деловой авиации в России и странах Балтии в рамках конференции, которая запланирована на 1 августа.

В программу конференции вынесены следующие темы:

- Ассоциации: роль в развитии отрасли. Опыт Международного Совета Деловой Авиации и Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации.
- Деловая авиация в странах Балтии. Основные тенденции и ближайшие новости.
- Позитивные тенденции в Российском законодательстве в области регулирования деловой авиации.

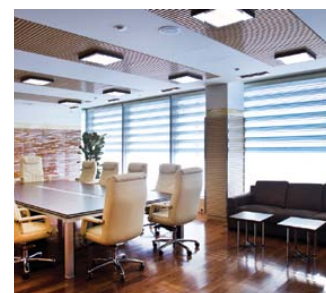
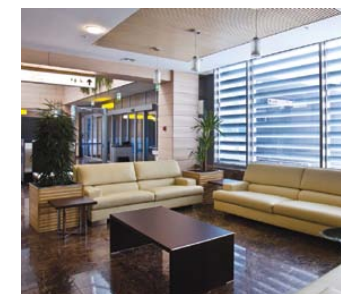
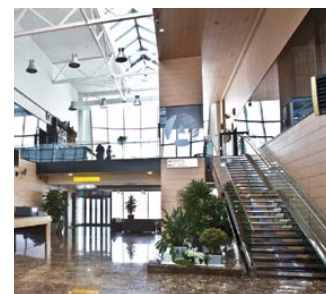
- Организация процедур поддержания летной годности ВС европейской регистрации в Российской Федерации.
- Организация эксплуатации воздушных судов бермудской регистрации в Российской Федерации.
- Импорт и регистрация иностранных воздушных судов деловой авиации.
- Интерьер делового самолета: дополнительная ценность.
- Добровольные стандарты: IS-BAO, IS-BAO для вертолетов, IS-BAH (стандарт для компаний, обеспечивающих наземное обслуживание).
- Безопасность: о чем Вы тонете? (IS-BAO).
- Авиационное страхование: правовые и практические аспекты.

Помимо деловой программы, все гости форума будут приглашены на вечерний коктейль в ресторане на берегу Рижского залива, а также к участию в экскурсионной программе.

Информация о форуме, условиях участия и регистрации на сайте форума [www.bbaf.aero](http://www.bbaf.aero).



## 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

## Grand Caravan обосновался в Казахстане

Как стало известно BizavNews, казахстанская авиакомпания SKY SERVICE приступила к коммерческой эксплуатации двух новых самолетов Cessna 208B Grand Caravan. Самолеты были приобретены через российскую компанию Jet Transfer, официального представителя Cessna в России и Казахстане. Новые 12-местные самолеты будут эксплуатироваться на чартерных перевозках, а также выполнять рейсы по медицинской эвакуации. В дальнейшем они могут встать на регулярные перевозки. Оба воздушных судна внесены в свидетельство эксплуатанта SKY SERVICE, однако принадлежат другому юридическому лицу.

По мнению официального представителя компании SKY SERVICE Михаила Зорова, основное конкурентное преимущество самолета Grand Caravan – это соотношение цены летного часа и качества предоставляемой услуги, возможность посадок на неподготовленные площадки, современное навигационное оборудование Garmin G1000, наличие противообледенительной системы и большая распространенность самолета во всем мире. «Основные сегменты, в



которых будут задействованы новые самолеты – это туристические и VIP-чартеры, а также медицинские рейсы по всему Казахстану. Полеты будут осуществляться часто на площадки, которые не подготовлены для приема самолетов, и именно Grand Caravan идеально подходит к выполнению этих задач», комментирует г-н Зоров.

«Самолет Cessna Grand Caravan обладает превосходными летными характеристиками. Несколько новых самолетов уже успешно эксплуатируются в России», комментирует Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer, «Мы считаем, что появление Cessna 208B Grand Caravan в Казахстане – знаковое событие для Cessna Aircraft. Учитывая те положительные экономические показатели, которые существуют сегодня у российских эксплуатантов Grand Caravan, казахстанские компании также будут довольны приобретением, а емкость казахстанского рынка позволяет нам надеяться на новые заказы в будущем».



В настоящее время SKY SERVICE эксплуатирует, помимо самолетов Cessna, вертолеты Eurocopter и Bell Helicopter: AS350B3, EC130B4, EC135T2, и Bell-206 B3. Вертолеты компании задействованы в чартерных VIP-перевозках, патрулировании линий электропередач, осуществляют лесоавиационные работы и рейсы по медицинской эвакуации, а так же различные виды работ со спец. навесным оборудованием. Компания SKY SERVICE основана в 2004 году и имеет свидетельство эксплуатанта. Обслуживание вертолетов и самолетов производится в единственном в Казахстане и Средней Азии сертифицированном заводами-производителями техническом центре «SKY TECH». Наличие свидетельства эксплуатанта позволяет компании работать и в сегменте управления воздушными судами. Именно это направления работы SKY SERVICE планирует развивать в будущем.

В настоящее время в Казахстане уже летают три самолета Cessna 208B Grand Caravan.

## Возможности Bell-525 растут

На авиашоу в Ле Бурже Bell Helicopter, кроме анонса новой программы разработки легкого однодвигательного вертолета, порадовал потенциальных заказчиков суперсреднего 525 Relentless. По словам главы компании Джона Гаррисона, характеристики вертолета, которые были анонсированы во время



презентации программы на Heli Expo 2012, будут улучшены.

Теперь новый суперсредний вертолет может «похвастаться» максимальной массой в 8750 кг (19300 фунтов), по сравнению с 8570 кг, обещанной во время анонса, что повлечет рост полезной нагрузки. Также конструкторы обещают увеличение дальности полета с шестью пассажирами до 500 морских миль (926 км), против ранее заявленных 400 миль. Тем не менее, руководство Bell уверено, что серийная модель превысит даже эти пересмотренные оценки. По словам Джеффа Ловингера, исполнительного вице-президента по разработке, это изменение стало возможным благодаря «большей ясности и более плотной работе по проекту».

Также конструкторы внесли изменения в облик вертолета. В кормовой части появились новые обтекатели, в которые убираются шасси, а кабина пилотов была полностью переосмыслена. Для новой электродистанционной системы управления понадобилось дополнительное пространство, и поэтому разработчики решили убрать дверь пилота. Теперь экипаж будет попадать в кабину через пассажирский салон. Однако, по мнению компании, в этом есть «плюс»: таким образом, стало возможно улучшить обзорность для летчиков.

Пока компания только собирается начать прием заказов на 16-местный вертолет (хотя в качестве стартового заказчика названа PHI Group). Тем не менее, это не лишает производителя уверенности в рыночной привлекательности машины, несмотря на достаточное количество конкурентов уже введенных в эксплуатацию, или готовящихся к вводу в строй.

Первый полет Bell-525 запланирован на 2014 год.

**Jet Transfer**  
BUSINESS AVIATION

**bell helicopter** On a Mission  
A Textron Company

**Jet Transfer** -  
официальный представитель  
**Bell Helicopter**  
в России и на Украине

+7 (903) 969 56 03  
[www.bellhelicopter.jettransfer.ru](http://www.bellhelicopter.jettransfer.ru)

## Юридическая лазейка

18 июня 2013 года, после трех лет обсуждений между Федеральным авиационным управлением (FAA) и представителями авиационной отрасли, агентство дало разъяснение своей позиции по проблеме трастов неграждан (non-citizen trusts (NCT)), которые позволяют регистрировать самолеты на попечителя-гражданина США в ситуациях, когда вверители и бенефициары траста не являются гражданами США. Регистрация через NCT позволяет владельцам поставить самолет в реестр США, даже если они не являются гражданами США или резидентами, за счет использования попечителя-гражданина США.

Однако в мае 2010 года FAA наложило мораторий на эту норму, ссылаясь на потенциальную угрозу безопасности США. Этот запрет был впоследствии несколько ослаблен после протеста со стороны авиационного сообщества Соединенных Штатов. Обе стороны приняли тогда участие в обсуждениях, чтобы определить точки взаимопонимания для сохранения использования трастов при одновременном решении проблем с безопасностью.

И вот сейчас власти выпустили законопроект, который должен удовлетворить и отрасль, и сило-



вые ведомства. Отраслевые рабочие группы сейчас изучают разъяснения FAA, чтобы дать свои предложения. Ответ на документ необходимо предоставить в течение 90 дней, иначе предложения FAA станут законом.

Один из вопросов, разъяснение которого отрасль будет добиваться, находится в формулировке, указывающей, что попечительское операционное соглашение может быть аннулировано, если данные регистрации воздушных судов в этом соглашении не соответствуют на данным FAA. Хотя это может показаться простым, в такой формулировке могут быть «подводные камни».

По мнению экспертов, пока нет нормативной базы для определения правильных данных, которые должны быть указаны в документах. Так, непонятно, что может вызвать отказ FAA на ходатайство попечителя зарегистрировать воздушное судно.

В разъяснении FAA также говорится, что попечители обязаны предоставлять основную оперативную информацию о находящихся в эксплуатации самолетах в течение двух рабочих дней после запроса FAA, и более подробную информацию в течение пяти дней. Эксперты заявляют, что эти сроки очень сжаты и даже добросовестный попечитель не всегда сможет подготовить требуемые документы за это время, а просрочка в очередной раз негативно отразится на отрасли.

Тем не менее, на основе предварительного анализа и, учитывая с чего все началось три года назад, новый документ стал относительно разумным выходом из положения. После его принятия эта сфера американской бизнес-авиации получит возможность дальше работать, приспособившись к новым реалиям.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации

**RUBAA**

Russian United Business Aviation Association

## II БАЛТИЙСКИЙ ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

1-2 августа 2013 года,  
Юрмала, Латвия  
Hotel Jurmala SPA  
под эгидой ОНАДА

[www.bbaf.aero](http://www.bbaf.aero)

## «Пулково» подвел итоги ПМЭФ-2013

С 19 по 22 июня 2013 года во время проведения Петербургского Международного Экономического Форума аэропорт обслужил 2180 рейсов, что на 8% больше количества рейсов, обслуженных в дни ПМЭФ-2012, из них 532 рейса деловой авиации. За 4 дня форума «Пулково» обслужил 199 264 человека, на 25% больше показателя 2012 года.

Общее количество рейсов, обслуженных в аэропорту «Пулково» 19 июня 2013 года, составило 604 рейса, что стало абсолютным рекордом для воздушной гавани Санкт-Петербурга. Из них принято и отправлено 412 регулярных рейсов и 192 рейса деловой авиации с гостями ПМЭФ.

Рекордным днем по количеству пассажиров стало 22 июня 2013 года, когда аэропорт обслужил 52 526 человек.

Напомним, что в 2012 году во время проведения Петербургского Международного Экономического Форума максимальное количество рейсов было зафиксировано 22 июня и составило 574 рейса. В среднем в прошлом году воздушная гавань Санкт-Петербурга обслуживала 293 авиарейса в день.

Как и в прошлом году, основная нагрузка по обслуживанию бизнес-джетов легла на единого оператора по оказанию услуг для рейсов бизнес-авиации в аэропорту «Пулково» - компанию «ДжетПорт СПб».



### Форум деловой авиации

6-я международная конференция  
11 сентября 2013 года, Москва



Форум деловой авиации — крупнейшая в России и СНГ ежегодная конференция, являющаяся традиционным местом встречи ведущих профессионалов отрасли.

#### КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ

- Спрос на услуги деловой авиации в России и мире
- Совершенствование нормативной базы
- Развитие наземной инфраструктуры и ТОиР воздушных судов ДА
- Сочи 2014 — порядок приема рейсов ДА в период Олимпиады

#### К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ

Операторы деловой авиации, представители производителей воздушных судов, аэропортов и хэндлинговых компаний, поставщиков продуктов и услуг для отрасли, представители государственных органов.

**СКИДКИ** при регистрации до 5 августа 2013 года.

Контакт: Дмитрий Степанов, руководитель проекта,  
+7 965 118-71-75, d.stepanov@ato.ru

[WWW.EVENTS.ATO.RU](http://WWW.EVENTS.ATO.RU)

## 8 вертолетов проданы в Непал

Очередной крупный заказ на этой неделе получил Eurocopter. Вертолетная компания Shree Airlines из Непала, начиная с первого квартала 2014 года, начнет получать первые из восьми заказанных вертолетов, в число которых вошли пять AS350 В3е и три ЕС130 Т2. После получения всех воздушных судов, Shree Airlines войдет в тройку крупнейших операторов вертолетов в регионе.

Сейчас основу парка Shree Airlines составляют отечественные вертолеты Ми-8АМТ, рассчитанные на перевозку 24 пассажиров. Единственный AS350 В3е в основном востребован в качестве медицинского транспорта, а с появлением новых ЕС130 Т2 Shree Airlines планирует серьезно заняться вертолетным туризмом. Сейчас более 70% рейсов компания выполняет по заказу медицинских учреждений и по обеспечению аварийно-спасательных работ.

Ближайший конкурент Shree Airlines – непальский чартерный оператор Fishtail Air Pvt. Ltd, базирующийся в Катманду, который также активно приобретает продукцию Eurocopter. Недавно парк этого оператора пополнился очередным вертолетом AS350 В3+, поставленным компании прямо с завода (всего в парке оператора уже три подобных вертолетов).

Всего же в Непале в настоящее время работают семь вертолетных операторов, и эксплуатируется 29 вертолетов. Более 60% рынка делят между собой два перевозчика: Fishtail Air и Mountain Helicopters (также эксплуатирует линейку «Ecoureuil»), а теперь к ним присоединилась и Shree Airlines. В течение двух лет вертолетный парк трех операторов (без нынешнего заказа) должен пополнился еще восемью машинами (Mountain Helicopters в настоящее время изучает все предложения от производителей и определится с конкретным типом в третьем квартале 2013 года).

## Eurocopter Х3 уходит на покой

Выставка Paris Air Show 2013, вероятно, станет последним местом публичной демонстрации экспериментального гибридного вертолета Eurocopter Х3. Как сообщает Flightglobal, после этого мероприятия вертолет отправился в испытательный центр производителя в Истр, на юге Франции, где машина найдет заслуженный отдых. И это несмотря на то, что пилоты, летавшие на Х3, говорят об этой машине, как о «вертолете-мечте» любого летчика.

Летчик-испытатель Эрве Жаммэрак летал на скоростном Eurocopter Х3 во всех тестах и демонстрациях, в том числе в недавнем рекорде скорости.

«Это был большой опыт для меня, и для всей компании Eurocopter. С точки зрения мотивации наших сотрудников, эта программа имела огромное значе-

ние. Люди поняли, что даже большая компания в состоянии создать что-то очень-очень необычное», говорит он.

Также Эрве Жаммэрак говорит, что на Х3 проще летать, чем на обычном вертолете, так как в нем разделено управление продольной тягой и подъемной силой. При этом, он сохраняет маневренность вертолетов, и в то же время в состоянии набирать высоту или снижаться значительно круче, чем это могут обычные вертолеты.

Несмотря на окончание программы, что стало печальным событием для пилота, Эрве говорит: «Мы с самого начала знали, что эта программа когда-то закончится. Я надеюсь, у нас будет возможность продолжить этот проект на более высоком уровне».





## Прогресс налицо

Как стало известно BizavNews, компания Eurocopter Vostok (дочернее предприятие Eurocopter SAS, созданное в 2005 году для поддержки заказчиков и обслуживания парка вертолетов в России и странах СНГ) в первом полугодии 2013 года поставила российским заказчикам 20 вертолетов. Основную долю новых вертолетов составили AS350 B3e (14 машин) и AS355 NP (четыре машины), и по одному EC130 B4 и EC120. В компании не раскрывают своих клиентов, ссылаясь на конфиденциальность сделок. Большинство эксплуатантов — частные компании и VIP-клиенты, но много и коммерческих операторов, работа которых заключается в коммерческой эксплуатации вертолетов — перевозке людей и грузов.

Напомним, что, в 2012 году Eurocopter Vostok поставил в Россию 20 вертолетов и получил заказы на 19 машин при том, что количество заказов в 2012 году по сравнению с прошлым годом увеличилось на 35

процентов, количество поставок - на 25 процентов.

В 2011 году Eurocopter Vostok в Россию поставил 16 вертолетов, среди которых: AS350, AS355, EC120, EC130, EC135 (в 2011 году вертолеты Eurocopter были поставлены в Россию также и другими компаниями в количестве 5 машин). Таким образом, в 2011 году в России поставки Eurocopter выросли на 21 вертолет. Напомним, что в 2010 году было поставлено 15 вертолетов производителя, в 2009 только 9.

В настоящее время в России эксплуатируются 134 вертолета Eurocopter, а в других странах СНГ - более 70. Eurocopter занимает более 70% российского рынка турбинных вертолетов западного производства. Сейчас на территории России 14 сервисных центров, сертифицированных российскими авиационными властями и один центр по обслуживанию AS350, AS355 N и BO-105, сертифицированный Eurocopter.



# ( THINK BUSINESS )

Вертолет Eurocopter надежный и удобный инструмент для вашего бизнеса.  
Инвестируйте в лучшее.

Еврокоптер Восток  
119180, г. Москва, Якиманская наб., д. 4, стр. 1  
Тел.: (495) 663 15 56, факс: (495) 663 15 59  
info@eurocopter.ru  
www.eurocopter.ru  
www.eurocopter.com

\* думайте о бизнесе  
Thinking without limits

**EUROCOPTER**  
VOSTOK

AN EADS COMPANY

## Signature открывает 2-й FBO в Канаде

Владелец одной из самых крупных в мире сетей FBO и сервисных центров, занимающихся обслуживанием бизнес-авиации, компания Signature Flight Support, сообщает о приобретении контрольного пакета акций компании Starlink Aviation Inc. – владельца крупного FBO в аэропорту Монреаля (Montréal-Pierre Elliott Trudeau International Airport). Юридически сделка будет оформлена в третьем квартале 2013 года.

Начиная с 2010 года, компании являются партнерами по бизнесу – Starlink Aviation на протяжении трех лет был агентом Signature Flight Support в Монреале (компания заключила лицензионное соглашение по обслуживанию рейсов Signature Flight Support, включая продажу и маркетинг).

После прихода нового владельца, Starlink Aviation продолжит управлять объектами комплекса и осуществлять ТОиР и хэндлинг воздушных судов. Приход Signature Flight Support в Монреаль связан с желанием провайдера развивать бизнес-перевозки в аэропорту, который за последние два года показывает значительный рост трафика. В то же время, у Starlink Aviation не было финансовых возможностей для инвестиций в развитие, поэтому оператор и выбрал способ продолжать работу с привлечением стороннего финансирования.

Для Signature Flight Support - это второй подобный комплекс в Канаде. Ранее компания открыла собственное FBO в Эдмонтоне. За два года количество рейсов, выполненных из бизнес-терминала, выросло на 18%.

В настоящее время Signature Flight Support владеет FBO в 27 аэропортах Европы и Африки.

## Air Elite Network присоединяет к собственной сети Jackson Jet Center

Крупный провайдер наземных услуг, компания Air Elite Network, сообщает об открытии очередного комплекса по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в аэропорту города Бойсе (Boise Airport), США, ранее принадлежавшего компаниям Boise Air Service и Boise Executive Terminal. После капитального ремонта и модернизации, новый комплекс был введен в строй и стал двадцать восьмым в международной сети FBO Air Elite Network.

После проведения капитального ремонта пассажирский терминал был увеличен до общей площади в 2900 кв.м., на которой расположились несколько VIP-лаунджей, конференц-зал, современный центр планирования полетов, тренажерный зал, SPA салон. Во всем терминале доступен бесплатный Wi-Fi. Помимо пассажирского терминала, существенно преобразился ангарный комплекс, расширенный до 28000 кв.м. и способный разместить несколько самолетов типа BBJ/ACJ.



Boise Airport - крупнейший в штате Айдахо. Несмотря на то, что аэропорт до сих пор имеет статус совместного базирования (военно-гражданский, коммерческий и общего назначения), доля рейсов, выполняемых военным ведомством, снижается из года в год. При этом аэропорт располагает современной инфраструктурой, включая две взлетно-посадочных полосы длиной в 3 километра каждая, что позволяет принимать воздушные суда практически любых типов. Да и выгодное географическое расположение города, между весьма загруженными Солт-Лейк-Сити и Портлендом, при относительно слабом трафике, делает Boise Airport весьма привлекательным для бизнес-операторов.

Поэтому в Air Elite Network планируют развивать инфраструктуру аэропорта и в будущем. Здесь планируется строительство дополнительных парковочных мест и ангаров. Планируют в компании покончить и с монополией. Менеджмент Air Elite Network готов к реализации совместных проектов в аэропорту с другими компаниями на взаимовыгодных условиях. Так, в настоящее время речь идет о реализации совместного плана по строительству технического центра для обслуживания «под одной крышей» поршневых, турбовинтовых и реактивных самолетов, а также вертолетов. Детали проекта и имя партнера Air Elite Network назовет ближе к осени.

Air Elite Network входит в состав крупнейшего в мире провайдера топливообеспечения – World Fuel Services Network, услугами которой сейчас пользуются около 1700 компаний по всему миру. Среди них 65 FBO, и до конца года World Fuel Services Network планирует увеличить их количество до ста за счет европейских и южноамериканских государств. По итогам 2012 года выручка компании увеличилась на 27%, а прибыль – на 14%.

## EASA консультируется с общественностью

Robinson Helicopter уже на многих рынках успешно продемонстрировала уровень безопасности своего газотурбинного вертолета R66. В результате этой работы машина получила сертификат в России и Канаде, которые сначала «не пустили» ее на свои рынки. Однако европейские власти до сих пор не уверены в безопасности этого вертолета. Тем не менее, считая данные по эквивалентному уровню безопасности важными, EASA все-таки решила провести консуль-



тации с авиационной общественностью, и на этой неделе выпустила [документ](#) со своим видением этой проблемы. Дата окончания приема предложений 15 июля 2013 года.

Этот шаг авиационного регулятора говорит о подвижках в процессе сертификации, и о том, что, скорее всего, европейские операторы вскоре смогут легально летать на R66.

Начав эти консультации, EASA действует в соответствии с решением Правления EASA 12/2007 от 11 сентября 2007 года, статья 3 (2) которой гласит: «Отклонения от действующих норм летной годности, спецификация сертификатов по защите окружающей среды и/или приемлемые методы установления соответствия Части 21, а также важные особые условия и определение эквивалентной безопасности, должны рассматриваться группой экспертов и будут зависеть от консультаций с общественностью по крайней мере в течении 3-х недель, за исключением, если они были ранее согласованы и опубликованы в официальном издании Агентства. Окончательное решение должно быть опубликовано в официальном издании Агентства».

EASA предлагает Robinson Helicopter продемонстрировать влияние отказа гидравлической системы R66 на управляемость вертолета, а также доказать, что конструктивные особенности системы управления обеспечивают эквивалентный уровень безопасности в соответствии с условиями спецификации сертификата.

При этом агентство не принимает во внимание уже проделанную производителем работу, которая помогла сертификации R66 в России и Канаде.

## Любой бизнес-джет в паре касаний



Upcast JetBook



Перейдите прямо на страничку приложения, воспользовавшись камерой вашего iPad и размещенным слева QR-кодом. Или наберите Upcast JetBook в App Store.



## В полете как дома

Airbus Corporate Jet Centre стал первым центром комплектации, который установил широкополосную систему связи Global Communication Suite на узкофюзеляжном бизнес-лайнере Airbus ACJ319.

Тесное сотрудничество ACJC с Panasonic позволило отработать технологию установки в самолете антенны Ku-диапазона. Первый самолет, оборудованный Global Communication Suite, получил неназванный заказчик с Ближнего Востока.

Несмотря на то, что в самолете установлена только одна антенна, эта система позволяет смотреть на высоте 35000 футов в режиме реального времени спутниковое телевидение со всего мира в том же качестве, как и на земле. Причем, переключение самолета и переключение с одного передающего спутника на другой никак не влияет качество трансляции. Кроме этого, система позволяет пользоваться высокоскоростным Wi-Fi интернетом во всем пассажирском салоне, а также проводить видеоконференции с любым местом на земле.

Новые возможности для заказчиков лайнеров ACJ открыло сотрудничество между ACJC и Panasonic. Обычно антенны Ku-диапазона используется регулярными авиакомпаниями, но в настоящее время все большим спросом эта система пользуется у операторов и владельцев бизнес-джетов.

На недавнем авиасалоне EBACE в Женеве ACJC получил награду «Best Improver» среди 9-и авторизованных центров комплектации Airbus.

## В Китай отправился первый BBJ2

Как стало известно BizavNews, компания Boeing Business Jets передала китайскому клиенту первый самолет BBJ2, который будет эксплуатироваться корпорацией Geermu (GEERMU JADE EXPLORER AND MANUFACTURE CO.,LTD). Новый бизнес-джет стал пятым самолетом семейства BBJ в Китае и первым BBJ2, (ближайший конкурент ACJ поставил восемь машин). Согласно открытым данным Boeing Business Jets, компания имеет заказы на 22 подобные машины, двадцать из которых, уже поставлены клиентам (8 машин поставлены в «зеленом» варианте).

Напомним, что по итогам 2012 года Boeing Business Jets передал заказчикам 12 полностью оборудованных и готовых к эксплуатации самолетов BBJ, и еще 12 «зеленых» бизнес-джетов были отправлены в центры комплектации интерьеров, включая восемь самолетов BBJ 747-8. Президент компании Стив Тейлор, комментируя итоги года, назвал успехи компании потрясающими и сообщил, что общая сумма поставок, осуществленных компанией в 2012 году, составила более 3 миллиардов долларов.

А с начала текущего года компания уже поставила четыре бизнес-джета: три самолета (модель BBJ3) в «зеленом» варианте, и все они отправились в Саудовскую Аравию: Al-Atheer Establishment, в саудовский холдинг Dallah Group и Министерство финансов Саудовской Аравии; один самолет BBJ1 также получил заказчик из Китая (Nanshan Jets).

Boeing Business Jet 2 (BBJ2) – современный бизнес-лайнер семейства BBJ, созданный на базе Boeing 737-800. Новая модель имеет более просторный салон,

его объем увеличился на 25% по сравнению с BBJ и составляет 93,27 кв.м. Разработчики создали гибкую компоновку пассажирского салона, чтобы за счет быстрой перестановки модульных базовых элементов оборудования получать различные варианты вместимостью от 8–9 до 50 мест. Дальность полета BBJ2 на 1000 км меньше, чем у его предшественника, однако этого вполне достаточно для трансатлантических перелетов. Бизнес-лайнер оборудован экономичными реактивными двигателями CFM56-7, производимыми компанией CFM International.

По желанию заказчика самолет может быть оснащен комплектом офисного оборудования, а также высокоскоростным интернетом, факсимильной связью и спутниковым телевидением. Салон BBJ2 – один из самых просторных среди бизнес-лайнеров, он позволяет разместить на борту мобильный офис со всем необходимым оборудованием или роскошные апартаменты. Для частных владельцев предлагается вариант компоновки, включающий спальню с широкой кроватью, ванную комнату, личные апартаменты VIP-пассажира и салон для сопровождающих лиц. Для корпоративных перевозок имеются более вместительные компоновки с комфортабельными раскладными креслами.

Интерьер салона BBJ2 формируется по индивидуальному проекту для каждого заказчика. Компания Boeing предлагает заказчикам уникальный инструмент для создания интерьеров самолета – программе Skyhome. При помощи данной программы, владелец бизнес-джета может визуально организовать пространство салона по своему усмотрению.

## Phenom 300 осваивает новый рынок

Менее чем через год после сертификации бизнес-джета Phenom 300 в Китае, Embraer Executive Jets сообщает о подписании контракта на поставку в страну первого самолета данного типа. В третьем квартале 2013 года новый джет получит китайская компания Erdos General Aviation. Работая на китайском рынке с 2003 года, в настоящее время Erdos General Aviation имеет парк самолетов, состоящий из 19-и бизнес-джетов, и входит в пятерку крупнейших операторов континентального Китая.

В соответствии с прогнозом Embraer Executive Jets, общая емкость китайского рынка до 2020 года составит 650 бизнес-джетов стоимостью \$ 24 млрд., что составляет 9% от стоимости мировых поставок. Сейчас Embraer имеет в стране 31 твердый заказ на самолеты Phenom 300, Legacy 600/650 и Lineage 1000.

«Китай стал быстрорастущим рынком в мировой бизнес-авиации благодаря своему экономическому процветанию, либерализации низковысотного воздушного пространства и непрерывному улучшению авиационной инфраструктуры», говорит Эрнест Эдвардс, президент Embraer Executive Jets. «Embraer Executive Jets уделяет пристальное внимание рынку Китая, который, как ожидается, будет генерировать большие возможности для всех игроков отрасли».

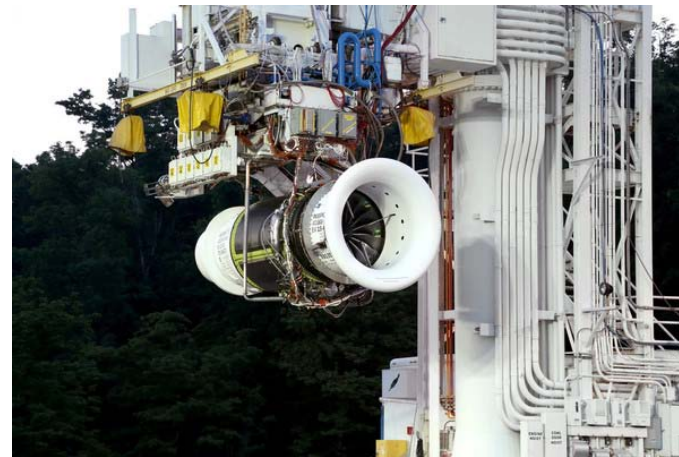
Напомним, что за 2012 год Embraer Executive Jets передал заказчикам 77 легких реактивных самолетов (Phenom 100 и 300) и 22 больших бизнес-джета (Legacy 650 и Lineage 1000).

## Есть первый запуск

Двигатель The GE Passport прошел первый полный испытательный цикл. На этой неделе новый двигатель провел уже более трех часов в наземных испытаниях в испытательном центре в Пиблс, Огайо. Этот двигатель был выбран компанией Bombardier в качестве силовой установки для новых бизнес-джетов Global 7000/8000.

«GE Aviation передала на испытания первый экземпляр The GE Passport. И этот первый полный тест двигателя запускает обширную программу сертификационных испытаний, в которой предусмотрено более 4000 часов наземных тестов и 8000 испытательных циклов при сертификации», говорит вице-президент и генеральный менеджер Брэд Моттиер подразделения GE по бизнес-авиации, авиации общего назначения и интегрированных систем.

По словам г-на Моттиера, двигатель превзошел требования по тяге, что очень хорошо. «Мы с нетерпением ждем дальнейших тестов для проверки передо-



вых технологий двигателя», продолжил он.

В The GE Passport применено несколько новых технологий. Так корпус вентилятора изготовлен из композитных материалов, а уникальный 52-дюймовый входной вентилятор с 18-ю лопастями позволит снизить шум и вибрации в пассажирском салоне. Кроме того, в нем применены наработки и технологии программы eCore, которую GE проводит с целью снижения выбросов и улучшения топливной экономичности перспективных двигателей. Все эти технологии вместе позволят улучшить характеристики новой силовой установки и получить выигрыш 11% в удельном расходе топлива по сравнению с другими двигателями этого класса, при соответствии выбросов и уровня шума современным нормам.

Для новых бизнес-джетов Global компанией Nexcelle, совместным предприятием GE и Safran, проектируется интегрированная силовая установка, состоящая из двигателя The Passport и гондолы. Гондола спроектирована таким образом, чтобы уменьшить общую массу конструкции, лобовое сопротивление и при этом упростить доступ к агрегатам двигателя.

По данным GE, двигатель The Passport должен обеспечить экономию топлива до 8% по сравнению с Rolls-Royce BR725, который устанавливается на единственном конкуренте Global'ов в этом сегменте – Gulfstream G650.

В программе сертификации двигателя будет участвовать восемь прототипов и один газогенератор. Летные испытания на летающей лаборатории запланированы на 2014 год. Сертификация двигателя ожидается в 2015 году.

## Островные операции

Компания VistaJet в конце прошлой недели открыла новый операционный центр на Мальте. На торжественной церемонии открытия нового объекта присутствовал, наряду с топ-менеджментом мальтийского VistaJet во главе с основателем и председателем основной компании Томасом Флором, и премьер-министром Мальты Джозеф Мускат.

«Наравне с расширением нашего флота, мы параллельно расширяем и наше международное присутствие. Помимо отличного геостратегического положения для нашего европейского операционного центра, Мальта может похвастаться хорошей английскоговорящей рабочей силой, а также эффективной инфраструктурой поддержки на уровне правительства, которое ориентировано на расширение присутствия авиационной отрасли на острове», сказал г-н Флор.

По словам главы VistaJet, присутствие премьер-министра на открытии нового операционного центра компании подчеркивает высокий интерес правительства острова к авиационной отрасли.

По словам менеджера по работе с клиентами VistaJet Ника ван дер Меера, оператор недавно завершил перевод из нескольких оперативных групп на Мальту, собрав ключевые функции под одной крышей, и, по существу, создав ядро для развития всей островной деятельности. Сейчас в мальтийском офисе оператора работает более 75 сотрудников.

Компания имеет под мальтийским флагом пять самолетов семейства Global (два 5000 и три 6000), а к концу этой недели к ним будет добавлен шестой, Global 6000.

## Решили расширяться

Испанская авиакомпания Air Europa (крупный чартерный оператор) 25 июня 2013 года представила свое новое подразделение, специализирующееся на бизнес-авиации. Компания, названная Air Europa private jets, станет первой коммерческой компанией в Испании, предлагающей услуги в сегменте деловой авиации.

В состав флота авиакомпании войдут три самолета: один Citation II, Citation Excel и Citation XLS, которые будут введены в эксплуатацию в течение ближайших месяцев.

Руководство Air Europa private jets заявляет, что компания планирует «привлечь клиентов, которые ранее не пользовались такими услугами». В качестве стимула новый оператор предлагает весьма привлекательную стоимость полета. Так, например,

цена чартера по маршруту Мадрид-Милан составит 6 500-8 000 евро в зависимости от типа самолета. Также, по мнению руководства новой компании, популярностью будут пользоваться рейсы в Лондон и на это направление будет сделана ставка.

Полеты будут осуществляться из терминала бизнес-авиации мадридского аэропорта, которым управляет компания Privium.

Операционный управляющий Air Europa Виктор Мартинес, говорит, что бизнес-авиация имеет большой рынок и хотя работа начнется с трех самолетов, в дальнейшем предполагается расширять парк. Новая компания будет использовать инфраструктуру материнской авиакомпании и, как предполагается, это приведет к синергетическому эффекту, который распространится на деятельность нового оператора.



## Финансы в порядке

Чешский оператор ABS Jets опубликовал финансовые результаты работы в прошлом 2012 году. Согласно официальному сообщению компании, достигнутые результаты можно считать одними из самых лучших в истории компании. По всем основным финансовым показателям ABS Jets продемонстрировала уверенный рост.

Так, операционная прибыль компании увеличилась на 8%, а выручка компании и вовсе выросла на 20,5%. Налет по сравнению с аналогичным периодом 2011 года увеличился на 800 часов. Наибольший рост основных финансовых показателей был зафиксирован в Братиславе (подразделение в Словакии ABS Jets открыла в 2007 г.) – 19,8%, а доходы от брокерской деятельности за этот период удвоились.

Также, согласно данным компании, общий трафик ABS Jets увеличился на 14% по сравнению с аналогичным периодом 2011 года. Но наибольший рост зафиксирован подразделением по наземному обслуживанию воздушных судов ABS Jets Executive Handling Services – рост составил более 30% по отношению к 2011 году. Сейчас услуги наземного обслуживания являются основной частью бизнес-плана ABS Jets.

Флот ABS Jets насчитывает 13 самолетов, среди которых Citation Bravo, Phenom 300, Bombardier LearJet 60XR, шесть Embraer Legacy, а также несколько самолетов Gulfstream и BBJ. Своими основными рынками, помимо стран Восточной Европы, оператор считает Россию, Украину, а также Объединенные Арабские Эмираты.

## Возвращение флагмана

В июне 2013 года компания Royal Jet получила отремонтированный BBJ. Лайнер (A6-AIN) проходил модернизацию во французской компании Sabena Technics. Стоимость работ составила \$ 9 млн.

В перечень работ вошла установка современного интерьера (разработчик Edése Doret), включая новый салон главного пассажира, спальные каюты и конференц-зал. Большое внимание было уделено модернизации систем развлечений на борту, а также систем сотовой связи и Wi-Fi. В качестве отделочных материалов применялись ценные породы дерева и драгоценные металлы.

«После возвращения в строй, A6-AIN стал гордостью нашего флота», говорит президент и главный исполнительный директор Royal Jet Шейн О'Хара. «Это уже второй самолет, обновленный подобным образом, и такой подход является частью стратегии Royal Jet, которая гарантирует дальнейший «подъем планки» на рынке частных авиапутешествий. Все наши BBJ очень индивидуальны – это роскошные пятизвездочные летающие отели».



Дизайн салона был разработан нью-йоркской компанией Edese Doret, которая придала BBJ (A6-AIN) новый и более современный интерьер. По словам главы Royal Jet, оператор должен идти в ногу со временем и соответствовать ожиданиям клиентов, а интерьер самолета должен выглядеть свежо и современно. Новый салон имеет современный вид с удивительным подбором материалов, как, например, отделка кресел и переборок из страусиной кожи. С этим соседствуют металлические элементы с никелевым покрытием.

Самолет оснащен системами связи GSM (GSM-Connex) и Wi-Fi, а все VIP-места имеют индивидуальные 10,4-дюймовые мониторы и блок управления 37-дюймовым HD-экраном на передней переборке гостиной.

BBJ A6-AIN был передан в Sabena Technics 20 августа 2012 года, а возвращен оператору 18 июня. Этот BBJ – один из шести Boeing Business Jet в парке Royal Jet – будет работать на корпоративных и VIP-чартерах по всему миру.

## Nextant Aerospace всерьез занялся Россией

Компания Nextant Aerospace, производитель модернизированного бизнес-джета Nextant 400XTi, объявила о назначении FortAero Baltic Business Aviation Alliance своим эксклюзивным представителем по продажам на территории России и СНГ. Fort Aero уже разместила первоначальный заказ на два самолета 400XTi общей стоимостью около \$11,4 млн. Компания Fort Aero работает на рынке бизнес-авиации России и СНГ более 16 лет и будет играть ключевую роль в формировании стратегии продаж, маркетинга и обслуживания клиентов в этом регионе.

FortAero была основана в 1997 г. Сегодня компания специализируется на продаже и управлении частными самолетами, а также чартерном обслуживании на территории России и СНГ. Клиентами FortAero являются бизнесмены и члены правительственных организаций во всем мире, а представительства компании находятся в Таллинне и в Москве. Региональный дилер продал два самолета неназванным покупателям.

Компания будет вести бизнес под именем Nextant CIS (Nextant СНГ). На самолеты распространяется полная заводская гарантия, а их ремонт и обслуживание могут производиться на собственных и авторизованных центрах по всему миру. За инфраструктуру по распространению запасных частей отвечает компания Aerospace Products International (API), принадлежащая инвестиционной фирме Directional Aviation Capital.

«У рынка России и СНГ – большой потенциал и FortAero обладает знаниями, опытом и связями, чтобы удовлетворить этот спрос», говорит Питер Уокер, вице-президент Nextant, отвечающий за развитие бизнеса в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке, а также Азиатско-Тихоокеанском регионе. «Это новый

и растущий авиационный рынок, на котором понимают удобства бизнес-авиации. Из-за ограниченной дальности полетов легкие самолеты здесь пользовались небольшой популярностью. Nextant 400XTi лишен этого недостатка. Дальность этого самолета – 3710 км (2003 морских миль), благодаря чему на нем свободно можно совершать перелеты из Москвы в Лондон, Барселону или Каир без дозаправки. А в своем классе кабина этого самолета – самая тихая и комфортная».

По словам Питера Уокера, «первый самолет будет доставлен уже в ноябре, второй - в январе». Что касается использования, то «оба будут доступны для избирательного чартера».

Российская экономика – одна из самых быстрорастущих, по объему ВВП занимающая шестое место в мире, и представители правительственных организаций, и бизнесмены заинтересованы в быстрых и экономичных перелетах по Европе, Ближнему Востоку и странам Содружества. Рынок легких самолетов в России и СНГ представлен 69 единицами

общей стоимостью \$225 млн. и он продолжает расти. При этом общий рынок частной авиации в этом регионе, включающий самолеты, которыми пользуются граждане России и СНГ, но зарегистрированные за рубежом, оценивается, по крайней мере, в три раза больше.

По словам Вадима Опрышко, генерального директора FortAero и президента Nextant CIS, «соотношение цены и качества, которое предлагает Nextant, идеально для России и СНГ. Комфорт, дальность полета и технологический уровень 400XTi соответствуют ожиданиям клиентов и при этом стоит самолет в два раза меньше по сравнению с продукцией конкурентов. Со стороны бизнесменов и членов их семей мы видим рост спроса на недорогие перелеты на частных самолетах по Европе и Ближнему Востоку. Крупные корпорации, которые сейчас пользуются бортами большого размера, также формируют спрос, поскольку заинтересованы в менее затратных способах организации перелетов для своих руководителей, юристов и ключевых советников».





## Первый номер

Компания Nike Inc. наконец скоро получит долгожданный Gulfstream G650, который станет флагманом авиационного подразделения The Nike Air. Изначально, производителю спортивной одежды отдавали честь получения одного из первых самолетов американского производителя, но компания решила дождаться получения полностью сертифицированного самолета. Ранее «главным» бизнес-джетом Nike, который носил соответствующий номер N1KE, был Gulfstream GV. Но с получением нового самолета, он был перерегистрирован в N6453, а G650 получил по наследству соответствующий его статусу номер N1KE.

Корпорация Nike имеет долгую историю сотрудничества с Gulfstream. Первым самолетом этой марки для компании стал Gulfstream GIII, поставленный в 1990 году. В 1996 году компания заменила его на Gulfstream IV, которой эксплуатировался в течение четырех лет, прежде чем был заменен в 2000 году на Gulfstream GV.

В 2004 году Nike получила и новый Falcon 2000EX, MSN 26, но он никогда не носил номер N1KE, а был зарегистрирован как N6453. Наряду с «сверхперсонализированным» номером N1KE, регистрационный номер N6453 также имеет для Nike особое значение:

6453 являются последними четырьмя цифрами номера телефона всемирной штаб-квартиры Nike в Бивертоне и штаб-квартиры ЕМЕА в Нидерландах.

Новый флагман традиционно будет «доступен» исключительно топ-менеджерам компании. Право летать на нем будут иметь только Председатель совета директоров — Фил Найт, генеральный директор (CEO) и президент — Марк Паркер, президент бренда Nike — Чарли Денсон, вице-президент и финансовый директор (CFO) — Дон Блэр.

Кстати, помимо собственного парка, The Nike Air имеет и свой ангар площадью в 40000 квадратных метров, который находится в Хиллсборо, пригороде Портленда. Это объект полностью принадлежит и эксплуатируется Nike Inc. В нем хранятся три самолета Gulfstream, а также воздушные суда партнеров компании. Кроме этого, там есть помещения для планирования полетов, чилл-румы, игровые комнаты и кухня.

Компания Nike Inc., штаб-квартира которой расположена вблизи г. Бивертон (штат Орегон, США), является ведущим мировым дизайнером, продавцом и дистрибьютором аутентичной спортивной обуви, одежды, снаряжения и аксессуаров для различных видов спорта и занятий фитнесом. Стопроцентными дочерними компаниями Nike являются Converse Inc., специализирующаяся на дизайне, сбыте и дистрибуции спортивной обуви, одежды и аксессуаров, и Hurley International LLC, которая занимается дизайном, сбытом и дистрибуцией обуви, одежды и аксессуаров для экстремальных видов спорта и молодежного образа жизни.



Пока еще с заводским номером, но уже в «боевой» раскраске. Фото Michael Carter

## Очередное знаковое событие

Канадский авиапроизводитель Bombardier в юбилейный год (50-летие семейства Learjet), продолжает отмечать важнейшие события своей истории. 21 июня 2013 года на заводе в Монреале в торжественной обстановке компания передала 400-й самолет Challenger 300.

Самолет зарегистрирован на острове Мэн (M-ARRH). Он будет летать под флагом австрийской компании Avcon Jet и управляться совместно с российской компанией ВJET в интересах российского владельца (также этот владелец эксплуатирует и другой самолет канадского производителя – Bombardier Global Express M-ARRJ, прим. *BizavNews*).

Bombardier Aerospace объявила о разработке

Continental Business BD-100 (как он тогда назывался) на ежегодной конвенции NBAA в Лас-Вегасе в октябре 1998 года. Официально программа была запущена 13 июня 1999 г. на парижском авиашоу (Paris Air Show). 19 ноября 2000 г. была произведена первая сборка крыла и фюзеляжа. 14 августа 2001г. самолет совершил первый полет, а сертификация завершилась в конце 2002 г. Официальный дебют Challenger 300 прошел в главном аэропорту Орlando (Orlando Executive Airport) 8 сентября 2002 г. во время конференции NBAA.

Challenger 300 создавался с чистого листа в отличие от других самолетов семейства Challenger, которые являются различными модификациями семейства Challenger 600. В случае с «300-м» популярность



марки Challenger перешагнула границы своего класса и вторглась на территорию более экономичных «среднячков». По традиции, успех в этом классе обеспечивается удачным сочетанием технического совершенства и экономичности. Таким получился Challenger 300, весь подчиненный идее надежности и простоты обслуживания.

«Изюминка» Challenger 300 – его крыло. Оно цельнометаллическое, без подкрылка и имеет по одному закрылку с каждой стороны, что увеличивает общую прочность и надежность конструкции. На самолете установлена авионика Rockwell Collins Pro Line 21. Большая часть комплекса авионики расположена за стенкой кабины пилотов, что упрощает работу инженеров во время обслуживания и ремонта. Высота потолка Challenger 300 позволяет пассажирам стоять в полный рост. Салон в стандартной компоновке имеет спутниковый телефон, два больших экрана, CD/DVD-проигрыватель, систему Airshow и четыре электрические розетки. Все кресла поворачиваются на 180 градусов. Каждая пара кресел, расположенных напротив, трансформируется в полноценное спальное место. В багажный отсек можно попасть из салона через специальную дверь, что очень удобно во время семичасового полета.



## Diamond Hangar неожиданно меняет управляющую компанию

Неожиданный поворот получила история с управляющей компанией нового комплекса Diamond Hangar, принадлежащего корпорации Greatex.

Diamond Hangar – именно так Aero Toy Store называли FBO, который ранее принадлежал компании SR Technics. Общая площадь комплекса составляет 250 000 кв. футов (23.000 кв.м.). Ангар в настоящее время может вместить до 25 самолетов и еще 50 дополнительных парковочных мест предусмотрены на перроне аэропорта. В Aero Toy Store (в Станстеде компания работала под брендом Eighteen Aviation) планировали в июне 2012 года инвестировать в реконструкцию комплекса \$ 2 млн. и часть этих денег все же была освоена. А итогом всех инвестиций должно было стать «появление суперсовременного транспортного узла, обеспечивающего пятизвездочное обслуживание пассажиров, экипажей и самолетов бизнес-авиации...», комментировали летом прошлого года представители Aero Toy Store.

Однако уже в апреле-мае 2013 года Aero Toy Store полностью прекратила обслуживание в терминале. И хотя текущее «состояние» Eighteen Aviation остается неясным, стало известно, что управляющий



BVJ "теряется" в этом ангаре



директор компаний Майк Фоли 23 апреля был уволен. Параллельно этому, в мае 2013 года на Eighteen Aviation был подан судебный иск на сумму в \$ 1,71 млн. за неисполнение обязательств и неуплате налогов.

В Aero Toy Store категорически отказываются давать какие-либо комментарии. Однако аналитики связывают возникшую ситуацию с просчетом маркетологов. Известно, что Diamond Hangar реконструировался к лондонским Олимпийским играм. По мнению экспертов Aero Toy Store, именно аэропорт Станстед наименее зависим от проблем перезагруженности с одной стороны, и имеет весьма «привлекательную» удаленность от Лондона с другой. На это и была сделана ставка, которая на практике не оправдалась. Станстед показал наименьший трафик в августе прошлого года, а количество новых клиентов FBO после Олимпиады в разы расходилось с желанием управляющей компании.

Кроме этого, администрация аэропорта пошла на встречу Aero Toy Store и рассмотрела предложения компании о будущем расширении нового комплекса (строительства дополнительных ангаров и существенное расширение площади перрона под строительство дополнительных стоянок для самолетов различных классов). Для этих целей была зарезервирована приличная площадь, а согласование с местным советом самоуправления района Станстед заняло достаточное продолжительное время и испортило немало нервов.

Для компании Aero Toy Store это был первый крупный проект, реализованный в Европе. На тот момент компания уже имела большой опыт работы в области бизнес-перевозок в период проведения массовых мероприятий. Aero Toy Store на протяжении последних лет обслуживала шесть Олимпиад, включая игры в Ванкувере и Пекине, но споткнулась в Лондоне.

## Внуково тянет трафик на себя

Всем известно, что в России самым главным аэропортом для бизнес-авиации стал Внуково. Однако одно дело репутация, а другое – подтверждение ее фактами. Bizavnews регулярно публикует информацию о трафике во Внуково-3. Но в этих данных содержится информация об общем трафике (коммерческие и частные рейсы). Тем не менее, интересна динамика именно коммерческих рейсов, так как она более точно характеризует потенциал бизнес-перевозок в России.

Компания Avinode, которая имеет систему заказов рейсов деловой авиации, подготовила немного такой статистики. Согласно данным Avinode Marketplace, в последние два года число запросов на рейсы из/в Внуково увеличилось на 74%. И этот аэропорт, обогнавший на вершине списка популярных европейских аэропортов, сейчас генерирует почти три раза больше запросов в системе, чем все остальные аэропорты России вместе взятые. В свою очередь, та-



кое положение дел дает остальной России в перспективе хорошие шансы на рост. И это даже несмотря на то, что в последние два года рост запросов из России составил 94%.

При взгляде на эти цифры интересно отметить, что хотя российские направления получают меньше запросов, чем в Европе, русские брокеры делают, в среднем, в три раза больше запросов, чем их коллеги в Европе.

Внуково является самым популярным аэропортом в Московской зоне не только в Avinode, но и по данным Евроконтроля. На него приходится 94% всех запросов в Avinode для аэропортов Московской области, а остальные аэропорты Москвы, Шереметьево и Домодедово, получают около 4% и 2% соответственно. Однако по данным Евроконтроля реальные движения показывают немного другие цифры: Внуково – 74%, Шереметьево – 17% и Домодедово – 9%. Но даже здесь его преимущество подавляющее. Тем не менее, стоит отметить, что такая разница, скорее всего, возникла из-за того, что в Шереметьево и Домодедово значительную долю трафика бизнес-джетов составляют частные полеты, которые не отражаются в Avinode, а Внуково популярен для выполнения коммерческих чартеров.

Наиболее популярным направлением полетов из Внуково является Ницца, Лазурный берег (LFMN). И это не удивительно, так как главная страна прибытия для вылетов Внуково является Франция. Однако интересно, что внутренние рейсы по России являются вторым по популярности направлением аэропорта, занимая долю в 13%.

По сравнению с мировыми тенденциями популярности деловых самолетов, Внуково показывает



отклонения от нормы. В системе Avinode этот аэропорт «привлекает» почти вдвое больше запросов на тяжелые и сверхдальние бизнес-джеты, и менее одной шестой количества запросов на легкие бизнес-джеты, чем в среднем по остальному миру.

Учитывая тренд популярности самолетов в аэропорту, не удивительно, что трио тяжелых бизнес-джетов системы Avinode, Legacy 600, Challenger 605 и Challenger 604, находится на вершине списка самых популярных моделей Внуково. А довольно крупный Citation Excel/XLS, который является самым популярным в Avinode, и обходит во Внуково второй и третий по популярности в системе, легкий Citation CJ2 и начальный Citation Mustang, с большим запасом.

## Avinode Business Intelligence Newsletter



Представляем обзор Avinode о состоянии глобального рынка бизнес-авиации.

Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой 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.

В 2013 году Avinode изменил свой еженедельный бюллетень. Во-первых, отчет выходит раз в две недели. Во-вторых, компания предоставляет аналитику по глобальному рынку, то есть в Северной Америке и в Европе. Еще одно изменение состоит в том, что в каждом отчете предоставляется расчет динамики **Индекса спроса** и **Индекса стоимости летного часа**, а также стоимость летного часа для одного сегмента бизнес-джетов: легкого, среднего или тяжелого. Это позволит более четко представлять тренды в отдельных сегментах бизнес-авиации. Также акцентировано внимание на ключевых показателях рынка, таких как общее количество вылетов за рассматриваемый период и динамика индексов.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Ключевые показатели мирового рынка
- Индекс спроса легких бизнес-джетов в Северной Америке и в Европе
- Индекс стоимости летного часа легких бизнес-джетов в США и Европе
- Стоимость летного часа Citation Mustang

Avinode в своем бюллетене выделяет следующие категории бизнес-джетов:

### **Light Jets**

Легкие самолеты – это все бизнес-джеты в диапазоне от самолетов начального уровня до верхнего легкого класса. По конкретным моделям самолетов - это все от Eclipse/Mustang до Citation XLS+.

### **Midsized Jets**

Средние самолеты – все бизнес-джеты, попадающие в промежуток от средних до суперсредних, то есть все от Learjet 60/Hawker 800 до Challenger 300/Citation X.

### **Heavy Jets**

Тяжелые самолеты - от тяжелых бизнес-джетов до ультрадальних. По конкретным моделям это все, от Falcon 2000/Challenger 604 до G650/Global 6000.

### **Ключевые показатели рынка**

Ключевые показатели рынка (Key Performance Indicators - KPI) характеризуют общее состояние глобального рынка деловой авиации. Первый показатель характеризует общее количество вылетов бизнес-джетов в Европе (ИКАО E/L) и США (ИКАО K) соответственно, по данным FAA и Евроконтроля за последние 14 дней. Этот показатель отображается в абсолютных цифрах и в виде процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Второй индикатор показывает динамику Индекса Спроса в Европе и США за последние 14 дней. Третий индикатор показывает динамику Индекса стоимости летного часа в Европе и США за последние 14 дней.

### Avinode Key Performance Indicators: Light jet

	US	Europe
Flights last 14 days	33 975	11 528
Flights, YoY change	+3.4%	-4.3%
Avinode Demand Index	+18.8%	+8.8%
Avinode Pricing Index	+0.23%	-0.22%

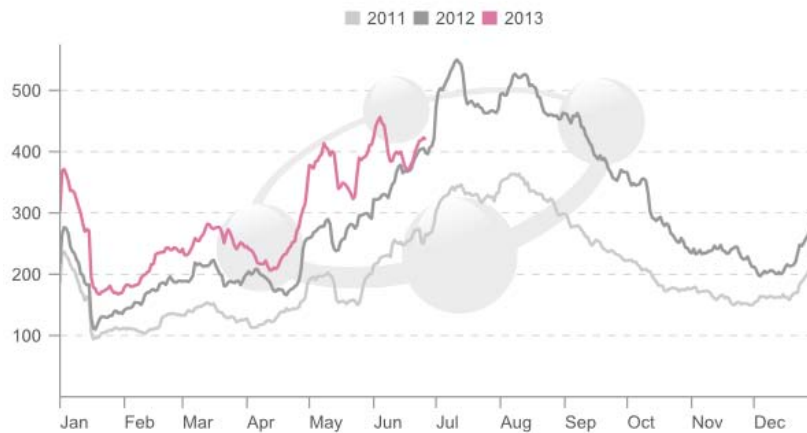
продолжение

**Индекс спроса**

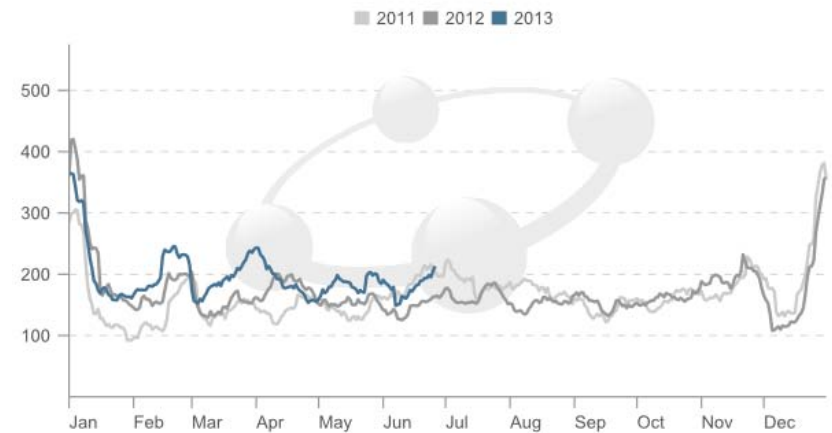
Индекс спроса Avinode показывает среднюю ежедневную стоимость всех заказанных рейсов, которые осуществляются в течение 14 дней до публикации отчета.

Индекс США и Канады основан на запросах из аэропортов кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский Индекс основан на запросах рейсов из аэропортов с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR. Индекс спроса рассчитывается в каждом отчете для одного сегмента бизнес-джетов.

Avinode Demand Index: Light jet - Europe



Avinode Demand Index: Light jet - US & CA



**Индекс стоимости летного часа**

Индекс стоимости летного часа Avinode показывает среднюю стоимость часа аренды частного самолета определенной категории и определенного рынка. При этом почасовая ставка включает среднюю доходную ставку и топливный сбор.

Индекс США и Канады рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский индекс рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR.

**Стоимость летного часа популярных самолетов**

Динамика стоимости летного часа для отдельного сегмента бизнес-джетов позволяет оценить ценообразование в течение времени для трех конкретных моделей (по одному в каждом бюллетене).

В ротации будут рассматриваться следующие модели самолетов:

- Light - Citation Mustang
- Midsize - Learjet 60
- Heavy - Challenger 604

Эти три модели являются самыми популярными в своем классе при запросах в США и Европе.

Avinode Pricing Index: Light jet



Avinode Pricing Index: Citation Mustang



Region Comparison

