



Новости этой недели напомнили басню Крылова «Лебедь, рак и щука». А поводом вспомнить школьную программу русской литературы 19 века стало **сообщение** о продаже в частные руки земли под стратегическим объектом, обеспечивающим безопасность полетов в московской воздушной зоне, передающим радиоцентром Постниково. И как после этого надо воспринимать слова руководства страны и авиационной отрасли о необходимости повышения безопасности полетов в России, если разные ветви исполнительной власти действуют наперекор друг другу? Остается цитировать известного баснописца и надеяться, что когда-нибудь этот бардак закончится.

*Когда в товарищах согласья нет,
На лад их дело не пойдёт,
И выйдет из него не дело, только мука.*

Иван Андреевич Крылов, 1814 год

Закончившаяся в конце прошлой недели выставка HeliRussia показала достаточно однобокую нынешнюю линейку производимых в России вертолетов. При том что объемы выпуска вертолетов на наших заводах в последнее время растут гигантскими темпами, самая востребованная ниша в гражданском сегменте, легкие и средние машины весом до 8 тонн, пока отдана на откуп западным производителям. Чем они, с успехом, и пользуются.



ЕВАСЕ 2012 - удача для Внуково-3

Главным преимуществом выставки ЕВАСЕ является концентрация на вопросах и проблемах бизнес-авиации, поэтому ежегодное участие в ней является для Внуково-3 очень актуальным

стр. 17



Осторожный оптимизм

Евгений Бахтин, президент компании АВКОМ-Д, которая на протяжении всей истории ЕВАСЕ участвовала в ее работе, поделится с читателями BizavWeek впечатлениями о нынешней выставке

стр. 18



Разговоры после Женевы

Многие отмечают, что в этом году Россия стала действительно одним из европейских регионов, к которому было приковано пристальное внимание. Мы приводим лишь часть комментариев участников о прошедшей выставке ЕВАСЕ 2012

стр. 20



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +11,4%; индекс стоимости: +1,46%

стр. 22



АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

Миллион часов в полете

После 15 лет эксплуатации первый сверхдальный бизнес-джет Gulfstream Aerospace - Gulfstream GV - перешагнул отметку в один миллион летных часов. «Этот рубеж отражает безопасность, производительность и надежность этих самолетов,» - комментирует Прес Хенне (Pres Henne), старший вице-президент направления программ, разработки и тестирования компании Gulfstream.

GV остается исключительно надежным самолетом, имея показатель эксплуатационной надежности NBAA 99,82. За последние 15 лет самолеты GV, находящиеся в эксплуатации, выполнили более 458000 взлетов и посадок. Лидер воздушного парка GV налетал более 16100 часов и совершил более 7400 посадок.

Самолет GV был выпущен в сентябре 1995 года и производился одновременно с GIV-SP. В течение нескольких месяцев после первой поставки модели GV в июне 1997 г. команда разработчиков компании была удостоена награды 1997 Robert J. Collier Trophy, являющейся самой высокой наградой в области аэронавтики и астронавтики в Северной Америке.



GV стал первым самолетом, на котором был установлен двигатель BR710 производства BMW/Rolls-Royce, которая сейчас полностью принадлежит Rolls-Royce. Этот двигатель стал первым в семействе успешных двигателей BR700. Новые технологии сделали его очень легким и экономичным, с отличными взлетными характеристиками.

«Компания Rolls-Royce поздравляет компанию Gulfstream с этим этапом эксплуатации модели GV, первого самолета оснащенного двигателем BR710,» - отмечает Скотт Шеннон, исполнительный вице-президент по работе с клиентами направления малых и средних гражданских двигателей компании Rolls-Royce. «Модель GV показала выдающуюся производительность и надежность, и мы гордимся своим участием в этом успехе.»

Всего было произведено 193 самолета GV. Самолет был сертифицирован в 55 странах, включая 31 страну Европейского агентства авиационной безопасности (ЕААБ). Являясь обладателем более 60 мировых рекордов в области авиации, модель GV может без посадки пролететь 6500 морских миль с крейсерской скоростью до 0,885 Маха и достичь высоты 51000 футов, что намного выше маршрутов коммерческой авиации.

Прочная конструкция, универсальность и надежность модели Gulfstream V делают ее наиболее подходящим самолетом для выполнения специальных миссий. Например, самолет GV используется для исследования погодных условий, электронной разведки, медицинской эвакуации и берегового патрулирования. Самолет GV также используется в военно-воздушных силах США и в президентском парке самолетов под кодом С-37А.

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

Jet Port
 Jet Port East
 Jet Port South
 Jet Port Region

Актуальная тема

Одной из ключевых тем предстоящего Форума деловой авиации, который состоится 4 июня 2012 года в отеле InterContinental (Москва), станут те ограничения, с которыми сталкиваются крупные аэропорты при организации рейсов деловой авиации в период проведения массовых мероприятий, а также практические решения подобных задач.

В рамках международного форума выступят ведущие российские и зарубежные эксперты, представители операционных служб аэропортов Лондона и Санкт-Петербурга, Оргкомитета зимних Олимпийских игр в Сочи.

Один из докладов будет представлен заместителем главного операционного директора управляющей компании «Воздушные Ворота Северной Столицы» Николаем Зленко. Он подведет итоги работы аэропорта Пулково в период проведения Международного экономического форума 2011 года, с акцентом на организацию распределения слотов, расписания, порядка получения разрешений на прилет/вылет

частных воздушных судов, а также расскажет об используемых методиках организации прибытия, стоянок и вылета рейсов деловой авиации во время форума 2012 года.

Форум деловой авиации — крупнейшее в России и СНГ ежегодное мероприятие, являющееся традиционным местом встречи операторов деловой авиации, производителей воздушных судов, аэропортов и хэндлинг-компаний, поставщиков продуктов и услуг для отрасли, представителей государственных органов. Участники мероприятия смогут получить самую актуальную информацию, касающуюся состояния мирового и российского рынка деловой авиации, модернизации инфраструктуры деловой авиации, юридических и финансовых аспектов приобретения и эксплуатации бизнес-джетов.

Конференция организована компанией ATO Events в партнерстве с Объединенной национальной ассоциацией деловой авиации (ОНАДА).



ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

5-я международная конференция
4 июня 2012 года, Москва, отель InterContinental

Форум деловой авиации — основная дискуссионная площадка для операторов деловой авиации, производителей деловых ВС, аэропортов и хэндлинг-компаний, представителей государственных органов.

В программе конференции:

- Состояние российского рынка деловой авиации глазами экспертов и производителей авиатехники;
- Влияние программы торговли квотами на выбросы (ETS) на развитие рынка бизнес-авиации;
- Модернизация инфраструктуры и роль деловой авиации в транспортном обеспечении международных спортивных мероприятий в России;
- Роль корпоративной авиации в развитии крупных компаний и экономик отдельных регионов.

ОРГАНИЗАТОР
ATO EVENTS

ПРИ УЧАСТИИ
АЭВТ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕДИАПАРТНЕР
**АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ**
ATO.RU

МЕДИАПОДДЕРЖКА
Aviation Explorer
AVIA.RU
АЭВТОПОРТ
Russia & CIS Observer



За дополнительной информацией обращайтесь:
(495) 626-53-29, events@ato.ru, www.events.ato.ru

«ЮТэйр» берет 10 AW139

Авиакомпания «ЮТэйр» стала сертифицированным эксплуатантом вертолетов AW139 и планирует использовать десять вертолетов этого типа для выполнения пассажирских, корпоративных и VIP-перевозок. Ожидается, что первый вертолет поступит во флот «ЮТэйр» этим летом, а поставки остальных будут завершены к середине 2013 года. Вертолеты будут базироваться в Москве, Санкт-Петербурге, Сочи, а также в ряде пунктов в Сибири. Началось обучение персонала «ЮТэйр» пилотированию и обслуживанию вертолетов AW139 (в планах – обучение 60 пилотов и 40 техников). Кроме этого, «ЮТэйр» создаст авторизованный центр по обслуживанию вертолетов AW139.

Генеральный директор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов отметил: «За счет своих характеристик и возможностей вертолет AW139 подходит не только для VIP и корпоративных перевозок в России, но и отвечает широкому спектру требований рынка и будет хорошим дополнением к расширяющемуся парку «ЮТэйр».

Бруно Спаньолини (Bruno Spagnolini), Генеральный директор AgustaWestland, сказал: «Мы рады включить компанию «ЮТэйр» в длинный список крупнейших эксплуатантов, выбравших наш наиболее продаваемый вертолет AW139. Внедрение вертолетов AW139 в парк воздушных судов «ЮТэйр» укрепляет наше партнерство с авиакомпанией, и мы надеемся, что в будущем оно будет только расти. Мы гордимся тем, что способствуем будущему успеху авиакомпании «ЮТэйр».

Некоторые из вертолетов AW139 компании «ЮТэйр» будут собраны и поставлены заводом ХелиВерд, расположенным в подмосковном Томилино.

Внимание – трещины!

Европейское агентство по авиационной безопасности 17 мая 2012 г. выпустила чрезвычайную директиву [AD № 2012-0085-E](#) для вертолетов Eurocopter EC135 и EC635, связанную с обнаружением трещины на нижнем фланце втулки несущего винта (область крепления лопастей), сообщает Flightglobal. Причина появления трещин пока не выяснена.

По словам EASA, возможно дальнейшее распространение трещин, в результате чего втулка несущего винта может выйти из строя и, как следствие, произойдет потеря управления вертолетом. Агентство уже [издавало директиву](#) по трещинам на EC135, но с тех пор «трещины были обнаружены на нижнем фланце вала на еще двух вертолетах во время выполнения предполетной проверки». Это вынудило агентство выпустить новые требования.

EASA в своем сообщении добавляет: «было установлено, что обнаружение деформированного предохра-

нительного штифта не может быть достаточным для обнаружения трещин на валу».

EASA требует для вертолетов EC135 и EC635 (военный вариант) постоянного предполетного визуального осмотра несущего винта в области крепления лопастей, а именно верхнего и нижнего фланцев втулки несущего винта, а также постоянный визуальный осмотр верхнего и нижнего фланцев втулки несущего винта и область крепления лопастей.

Первоначальная инспекция должна быть проведена в течение трех дней после выпуска директивы. После этого, при полетах, время между двумя предполетными инспекциями не должно превышать 6 часов.

В России вертолеты EC135 эксплуатируются в авиакомпаниях «Газпромавиа», «Челавиа», «Ямал» и Уфимские авиалинии.



Bell Helicopter чувствует себя в России комфортно

В рамках прошедшей выставки HeliRussia 2012, компания Jet Transfer - официальный представитель Bell в России, Казахстане и Украине - провела презентацию линейки вертолетов Bell Helicopter и рассказала об итогах работы на российском рынке в 2011 году. По словам Александра Евдокимова, генерального директора компании Jet Transfer, в 2011 г. в России было продано восемь вертолетов этого американского производителя, в числе которых легкие многоцелевые Bell 407, а также первые Bell 429 (напомним, что стартовым эксплуатантом вертолетов этого типа стала челябинская авиакомпания «Челавиа», которая использует Bell 429 для VIP-перевозок).

Помимо компании «Челавиа» вертолет Bell 429 в корпоративном варианте эксплуатирует компания «Олимп». На выставке HeliRussia 2012 Jet Transfer сообщила о завершении поставки шестого Bell 429 на территорию России и СНГ.

По словам Олега Васильева, владельца авиакомпании «Челавиа», с начала эксплуатации Bell-429 прошлым летом, компания полностью удовлетворена этим вертолетом - пассажиры особенно довольны удобной кабиной, высокой скоростью и низким уровнем шума и вибрации.

«Поставка первого Bell 429 в Москву - это очень знаковое событие для нас, - сообщает Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer. - Поставка прошла успешно и без каких-либо задержек. Сегодня состоялась церемония передачи ключей владельцу этого замечательного вертолета. Мы рады сотрудничеству с такой серьезной компанией как Олимп и их командой профессионалов».

На HeliRussia 2012 журналистов также интересовал вопрос относительно судьбы новой разработки Bell Helicopter - модели суперсреднего класса Bell 525.



Однако в настоящее время, со слов г-на Евдокимова, предварительных заказов не поступало. Но в Jet Transfer смотрят на продвижение Bell 525 весьма оптимистично.

Напомним, что Bell 525 разрабатывался в соответствии с рекомендациями и желаниями ведущих мировых операторов вертолетной техники, включая всемирно известную компанию PHI, в цвета которой и раскрашен образец, представленный на выставке в Далласе. Новый Bell 525 будет оборудоваться двигателями нового поколения - General Electric GE CT7-2F1, которые дают лучшие показатели по топливной

экономичности, операционным затратам, дальности полета. Bell 525 способен взять на борт 16 пассажиров и изначально спроектирован для эксплуатации в тяжелых условиях. Bell 525 предназначен для перевозки, выполнения поисково-спасательных операций и многих других функций, которые требуются от вертолетной техники.

Bell Helicopter объявил о разработке Bell 525 в начале этого года, испытательные полеты этого вертолета должны начаться в 2014 г., а сертификация намечена на 2015 г.



Eurocopter сотрудничает с крупнейшими

Европейский производитель вертолетов имеет сильных партнеров в России – Газпромavia и ЮТэйр. И обе компании отметили важные вехи в работе с Eurocopter.

Авиакомпания Газпромavia за полтора года эксплуатации налетала на вертолетах Eurocopter EC135 3600 часов. В настоящий момент компания эксплуатирует восемь вертолетов европейского производителя.

«С момента покупки своего первого вертолета EC135 в 2010 году, авиапредприятие «Газпромavia» подтвердило высокое качество своей работы, продемонстрировав в то же время универсальность и надежность вертолета в различных, в том числе и сложных, полетных условиях», - комментирует Оливье Ламбер, вице-президент по продажам и работе с клиентами группы Eurocopter.



Газпромavia является основным перевозчиком российской энергетической компании Газпром и одним из крупнейших российских вертолетных операторов. Флот ее вертолетов производства Eurocopter обслуживает важный регион добычи нефти и газа - территорию, простирающуюся от города Пермь, расположенного около Уральских гор, до города Ухта, в бассейне реки Печора.

Вертолеты EC135 авиакомпании Газпромavia впервые в истории Eurocopter были оснащены специализированным электронным бортовым оборудованием, которое было произведено в России.

Авиакомпания Газпромavia эксплуатирует вертолеты Eurocopter с 2006 года - первой в ее парке появилась модель EC120. В рамках сотрудничества между Газпромavia в аэропорту «Остафьево» был создан центр технической поддержки вертолетов EC120 и EC135.

А в рамках выставки HeliRussia 2012 авиакомпания «ЮТэйр» отметила первую годовщину работы Учебного центра по подготовке пилотов и инженеров для работы на вертолетах Eurocopter. В ходе мероприятия руководители Eurocopter Vostok - российского дочернего предприятия Группы Eurocopter - и «ЮТэйр» - вертолетной компании номер один в мире по величине и грузоподъемности воздушного флота - выразили намерение продолжить успешное начатое сотрудничество.

За год работы сертифицированного центра «ЮТэйр» в Тюмени подготовку для работы на вертолетах AS350V3 и 355 N/NP Группы Eurocopter прошли более 70-ти пилотов и инженеров.



«Учебный центр «ЮТэйр» в полном объеме пользуется поддержкой производителей вертолетов, включая получение передового опыта и самых современных обучающих материалов. Результат сотрудничества - совершенствование и укрепление образовательной базы авиакомпании и расширение спектра предоставляемых услуг» - отметил руководитель Учебного центра «ЮТэйр» Владимир Демкин. Он также подчеркнул, что дочерняя компания «ЮТэйр» - «ЮТэйр - Инжиниринг» является официальным центром по обслуживанию вертолетов компании Eurocopter.

«ЮТэйр» также с 2006 года эксплуатирует технику производства Eurocopter. Вертолетный парк авиакомпании включает 12 воздушных судов типа AS-355 N/NP, BO-105 и AS-350 V3, которые используются для перевозки VIP-пассажиров, обслуживания нефтегазового комплекса, обследования нефтепроводов, а также небольших грузоперевозок. В стадии поставки находятся еще 15 винтокрылых машин AS-355 и AS-350. С 2013 года авиакомпания «ЮТэйр» одной из первых в мире начнет эксплуатировать вертолеты нового поколения EC175.

В Сан-Тропе - на бизнес-джете

Компания Jet Aviation получила одобрение французских авиационных властей на полеты в «курортный» аэропорт Сан-Тропе ля Моль на новом самолете Phenom 300. Этого разрешения компания добивалась в течении полугода.

Несмотря на популярность этого места аэродромная инфраструктура аэропорта Сан-Тропе далека от идеальной. Короткая взлетно-посадочная полоса, отсутствие инфраструктуры для обслуживания «серьезных» бизнес-джетов и наличие других факторов послужило основной причиной столь долгого согласования разрешений на полеты самолетов Phenom 300. Но в итоге стороны договорились.

По мнению представителей компании Jet Aviation, самолет Phenom 300 - наиболее выгодный во всех отношениях бизнес-джет для перелетов на небольшие расстояния и в аэропорты, имеющие небольшие взлетно-посадочные полосы, как в случае с аэропортом Сан-Тропе.

«Это самолет - для стильных и энергичных молодых людей. А прилететь на выходные, например, в один из самых любимых французами курорт Сан-Тропе, теперь может себе позволить практически любой путешественник со средним достатком. Это стало доступным только благодаря феноминальной экономике самолета», - отметили в компании.

Уже в июне Jet Aviation начнет продавать рейсы на самолеты Phenom 300 (в настоящее время в парке перевозчика эксплуатируется три самолета).

Лионский аэропорт решил увеличить трафик

Lyon Bron Airport, который входит в пятерку крупнейших во Франции, по итогам 2011 года существенно уменьшил трафик бизнес-перевозок (на 6,1%, до 6300 взлетно-посадочных операций). Однако в первом квартале текущего года аэропорт смог увеличить этот показатель на 2%.

На прошлой неделе администрация аэропорта рассказала о планах развития сегмента бизнес-перевозок в аэропорту. Менеджеры аэропорта анонсировали новые возможности взлетно-посадочной полосы, которую удлиннили до 6000 футов и расширили, а специальные дренажные системы позволяют увеличить до 15% количество взлетов и посадок на влажную ВПП.

Первым шагом для модернизации наземной инфраструктуры станет строительство двух новых ангаров (на 4-6 самолетов типа ВВJ каждый) с вводом их в эксплуатацию в 2014 году. Один ангар будет постро-

ен для хранения бизнес-джетов, а другой для технического обслуживания.

А с 2014 до 2016 гг. в Lyon Bron будет построен новый терминал по обслуживанию рейсов бизнес-авиации. Предполагаемая стоимость проекта 1-2 млн. долларов. Уже этой осенью компания объявит конкурс на архитектурные проекты нового здания терминала. Кроме этого, в июне текущего года в аэропорту начнет работу маркетинговый отдел, в задачи которого войдут контакты с ныне существующими клиентами и активный выход на рынки восточноевропейских стран с целью поиска новых операторов и клиентов.

Lyon Bron является вторым по величине аэропортом Лиона и первым по обслуживанию рейсов бизнес-авиации. По данным компании Avinode, Lyon Bron Airport занимает 29-е место среди европейских аэропортов по количеству запросов на выполнения рейсов.



В Донецке появится ЦДА

До 20 декабря 2012 года в Донецке завершится строительство Центра деловой авиации. Он будет на месте старого здания аэропорта, которое было построено еще в 1964 году. Об этом 14 мая во время брифинга после открытия обновленного Международного аэропорта «Донецк» сказал вице-премьер – министр инфраструктуры Украины Борис Колесников. Общая стоимость проекта оценивается в 307 млн.грн. В частности, стоимость строительно-монтажных работ оценивается в 177,9 млн грн, а стоимость оборудования - в 48,2 млн грн.

Работы по комплексному строительству взлетно-посадочной полосы выполняла финансово-промышленная группа «Альтком», которая в настоящее время занимается строительством нового терминала в аэропорту «Донецк».

Новый терминал назовут Прокофьево-2. В терминале будет обслуживаться только административная и деловая авиация.

Переполненность аэропорта Борисполь и отсутствие должной инфраструктуры в Жулянах поможет аэропорту Донецк войти в тройку самых крупных аэропортов Украины по обслуживанию рейсов бизнес-авиации.

А уже на следующий год запланирована поэтапная модернизация наземной инфраструктуры по обслуживанию рейсов бизнес-авиации со строительством ангаров для всесезонного хранения бизнес-джетов и расширение перрона под дополнительные стоянки самолетов.

Биггин Хилл предложил свой вариант обслуживания на Олимпиаде

На прошедшей в Женеве выставке EBACE 2012 администрация лондонского аэропорта Биггин Хилл поделилась планами работы во время Олимпийских Игр.

Изначально руководство аэропорта планировало использовать вертолеты для доставки пассажиров из аэропорта до места проведения спортивных мероприятий. Однако, из-за усиления мер безопасности от этой идеи пришлось отказаться. Тем не менее, выход был найден. Теперь клиентам будет доступен новый сервис - трансфер на автомобиле премиум-класса. Обычно время в пути составляет порядка 40 минут (расстояние до центра города составляет 13 миль), но в этот период пассажиры должны закладывать около полутора часов на дорогу из аэропорта. Есть и второй вариант. Желающие могут все-таки воспользоваться вертолетом, который будет курсировать между аэропортом и вертодромом Баттерси (здесь сосредоточены в большом количестве отели категории «премиум»), а дальше добираться по своему усмотрению.

Что же касается непосредственно трафика в этот период, то здесь администрация аэропорта существенно увеличила количество слотов в период с 21 июля по 15 августа, доведя их количество до 21 в час. С наземной инфраструктурой, по утверждению менеджеров аэропорта, проблем также не будет. Во-первых в этот период вводится ограничение на полеты коммерческих рейсов, и все слоты отдадут бизнес-перевозчикам, а во-вторых количество стоянок на перроне позволит принимать все типы самолетов, включая Boeing Business Jet и Airbus Corporate Jet.

Напомним, что в Биггин Хилл, помимо собственного терминала, располагаются FBO компаний Rizon Jet и Jet Aviation, представители которых уже высказали свое желание помогать в любой ситуации, начиная от обслуживания пассажиров и заканчивая техническим обслуживанием самолетов. Так что во время проведения Олимпийских Игр проблем в аэропорту, скорее всего, не будет.



В JFK появился первый частный FBO

Впервые за всю 65-летнюю историю Международного аэропорта имени Джона Кеннеди один из специализированных терминалов по обслуживанию рейсов бизнес-авиации был отдан в частные руки.

Частная компания Sheltair собирается построить на месте старого терминала новый комплекс FBO. Кстати, Sheltair входит в пятерку самых крупных операторов сетей FBO в Америке. В настоящее время Sheltair управляет 14-ю FBO практически по всей стране, включая и собственный терминал в другом нью-йоркском аэропорту Ла-Гуардия. Новый «объект» в JFK Sheltair взяла в аренду на пять лет с пролонгацией договора аренды еще на пять лет.

По словам представителей Sheltair, при принятии решения о взятии в управление терминала специалисты компании провели ряд консультаций с крупными игроками рынка, прежде всего, с компанией NetJets, которая скорее всего станет базовым перевозчиком нового комплекса.

Но понимая, что именно в этом аэропорту конкуренция среди и терминалов и перевозчиков наиболее серьезная, Sheltair сразу же начал с инвестиций в инфраструктуру. На первом этапе компания вложила в объекты более \$ 350000. Но, как утверждают в Sheltair, это только первый транш в развитие комплекса.

В компании серьезно задумываются о строительстве на базе старого терминала современного авиационного комплекса с отдельным терминалом, ангаром и дополнительными стоянками для всех типов воздушных судов.

Аэропорт Кэмбридж привлечет \$32 млн.

На выставке EBACE 2012 администрация аэропорта Кэмбридж поделилась своими амбициозными планами. Согласно утвержденной программе развития, уже в этом году компания привлечет до \$32 млн. на модернизацию аэропортовой инфраструктуры. Прежде всего инвестиции пойдут на строительство новой рулежной дорожки, выводящей непосредственно на взлетно-посадочную полосу.

Работы начнутся в начале следующего года и займут четыре месяца. Кроме этого, будет существенно расширен перрон с добавлением дополнительных стоянок для самолетов различной пассажироместности. Все это, по мнению менеджмента компании, позволит существенно увеличить пропускную способность аэропорта. Аэропорт Кембридж занимает уникальное место среди всех аэропортов Лондона

тем, что может предоставить слот без каких-либо ограничений, в режиме 24/7. Также преимуществом является его расположение – всего в 62 милях (100 км) к северу от Лондона. Здесь воздушное пространство позволяет рейсам из Северной Америки избежать переполненного неба вокруг лондонского аэропорта Хитроу.

Помимо модернизации аэродромного комплекса в компании планируют объявить тендеры на строительство дополнительных «вспомогательных» объектов: гостиница для экипажа, офисные здания для компаний и даже бизнес-парк.

Как комментирует Арчи Гарден, директор аэропорта, на две трети трафик аэропорта обеспечивается авиацией общего назначения, и поэтому аэропорт

прилагает все усилия для привлечения большего количества бизнес-перевозчиков. При этом в компании уверяют, что ни при каких условиях трафик ограничиваться не будет. «Мы очень довольны нашими взаимоотношениями с ExecuJet, которые действительно превращают наш аэропорт в один из своих филиалов. В настоящее время мы предоставили ExecuJet землю в аренду на четыре года под строительство FBO с последующей пролонгацией договора (FBO ExecuJet уже функционирует) Мы очень надеемся, что бренд ExecuJet привлечет в наш аэропорт больше новых клиентов», - отметил г-н Гарден.



Части Eclipse 550 изготовят в Польше

Eclipse Aerospace и польская компания PZL Mielec, входит в состав Sikorsky Aircraft, заключили договор на производство элементов фюзеляжа для легкого двухдвигательного реактивного бизнес-джета Eclipse 550. Также на предприятии PZL Mielec будут выпускаться элементы хвостовой части и крыльев для самолетов этого типа. Согласно сообщению Sikorsky Aircraft, финальная сборка самолетов будет осуществляться в Албурке, штат Нью-Мексико.

Как отметил вице-президент Sikorsky Aircraft Шейн Эдди, производство элементов самолета Eclipse 550 в Польше позволит снизить финальную стоимость продукта за счет снижения затрат на производство и поставку сырья. Сейчас PZL Mielec выпускает самолеты Sikorsky типа M-28 и вертолеты S-70i «Черный ястреб».

Напомним, что производство Eclipse 500 было прекращено в результате падения спроса на самолеты деловой авиации из-за недавнего экономического кризиса 2008 г. В 2009 г. компания объявила себя банкротом и изменила название с Eclipse Aviation на Eclipse Aerospace. В феврале 2011 г. американский вертолетостроитель Sikorsky Aircraft объявил о покупке миноритарного пакета компании Eclipse Aerospace. Кроме того, компании заключили соглашение, по которому Sikorsky обеспечит глобальную сервисную сеть для самолета Eclipse 500, а также поможет Eclipse Aerospace возобновить производство бизнес-джетов. В апреле 2012 г. Eclipse Aerospace получила сертификат Федеральной авиационной администрации США (FAA) на производство легкого двухдвигательного реактивного бизнес-джета Eclipse 550. Поставки нового самолета Eclipse 550 должны начаться в 2013 г.

Источник: АТО



Новые власти Туниса отказались от самолета

Французская компания Plus33, занимающаяся разработкой внутреннего дизайна самолетов, после завершения сложнейшей работы по установке интерьера в самолет главы Туниса вынуждена выставить авиалайнер на продажу. Революция в Тунисе завершилась приходом нового правительства, которое посчитало слишком расточительным эксплуатировать один из самых дорогих самолетов в мире.

Авиалайнер Airbus A340-500VIP был заказан в 2007 году и после его передачи владельцам в 2010 году был отправлен на переоборудование во Францию. Интерьер самолета был разработан исходя из основ тунисской культуры. Для этого из страны были откомандированы ведущие дизайнеры, которые на протяжении четырех месяцев создавали дизайн борта №1.

Салон самолета, рассчитанного на 56 пассажиров, состоит из четырех кают. Шедевром дизайнеров стала гостинная, расположенная в носовой части лайне-



ра. В гостинной находится столовая и комната для моления. Кроме этого, в самолете появилась специальная переговорная комната, отделанная редкими породами дерева и рассчитанная на шесть пассажиров. Но несмотря на ярко выраженный консерватизм, самолет буквально нашпигован всевозможными современными системами связи и развлечений на борту. В третьем салоне расположились спальня с ванной комнатой (для этого пришлось вносить изменения в конструкцию). Далее идут салоны для сопровождающих лиц, которые состоят исключительно из кресел первого класса. Также в самолете оборудована специализированная кухня и бар.

Для компании Plus33 этот проект стал самым объемным и самым интересным. Со стороны новых тунисских властей все-таки поступил платеж в счет договора, однако этой суммы вряд ли хватит для погашения всех затрат, связанных с установкой интерьера. Поэтому Plus33 активно ищет компании, которые возьмутся за продажу этого лайнера.



В Москве появился еще один Legacy

Как стало известно BizavNews, московская компания «Авиа Бизнес Групп» приступила к коммерческой эксплуатации Embraer Legacy 600. Самолет Legacy 600 (бортовой номер D-AONE, 2007 года выпуска), пассажироместимостью 13 пассажиров, базируется в аэропорту Внуково. В этом же аэропорту базируется и второе воздушное судно «Авиа Бизнес Групп» - Cessna Sovereign.



Российская компания «Авиа Бизнес Групп» работает на отечественном рынке с 2004 года и занимает лидирующие позиции среди авиаброкеров в сегменте бизнес-перевозок. «Авиа Бизнес Групп» специализируется на обеспечении рейсов, а также на организации наземного обслуживания для воздушных судов коммерческой и бизнес-авиации, а в последнее время активно занимается и собственными перевозками.

Как ранее сообщал BizavNews, деятельность «Авиа Бизнес Групп» стремительно развивается. В ближайшее время в распоряжении компании появятся новые самолеты, сформируется постоянный пул клиентов, и в связи с этим компания всерьез занялась собственным продвижением на международные рынки. Именно по этой причине весной текущего года компания стала членом ЕВАА.



JFI Russia запускает русскоязычный сайт

Активная работа компании JetFlite International на российском рынке началась осенью 2011 года, когда было подписано партнерское соглашение с российской компанией «Бест-Джетс», базирующейся в Москве, о предоставлении интересов и развития деятельности компании JFI International на территории России в области деловой авиации. А до этого, на протяжении последних пяти лет, компания JFI пользовалась услугами компании «Бест-Джетс» по обслуживанию воздушных судов и поддержке чартерных продаж.

«Имея офисы компании JFI в Калифорнии и Нью-Йорке, практически невозможно иметь «точку опоры» в России, без наличия там представительства и персонала», говорит глава Бил Крайп. Компания «Бест-Джетс» была образована в 2006 году и за прошедший период сотрудничества стала одной из опытных компаний на Российском рынке деловой авиации по менеджменту воздушных судов, подбору авиационного персонала, помощи в организации технического обслуживания.

И теперь очередным шагом по продвижению на отечественный рынок бизнес перевозок стал запуск **русскоязычного сайта** компании. Как коммен-



тирует совладелец компании JFI Russia Сергей Яковлев основная цель нового сайта - это расширенный доступ потенциальных клиентов к широкому спектру информации. «Компания постоянно развивается, наши специализированные программы предоставляют особые возможности для клиентов, и об этом мы в первую очередь должны «оповестить» наших уважаемых клиентов. Кроме этого, на сайте можно будет найти информацию и о специальных предложениях, о полетах, тарифах, проконсультироваться по вопросам, связанным с приобретением воздушного судна, расходами по страхованию и другими немаловажными аспектами работы нашей компании», - комментирует г-н Яковлев.

JetFlite International является одной из первых компаний на рынке деловой авиации, предоставляющей услуги по продаже чартерных рейсов, менеджменту воздушных судов, а также продаже и покупке самолетов на протяжении более чем 20-ти лет. Ранее, компания JetFlite International была известна как Air Rutter International.

Рост компании JetFlite International продолжается одновременно с увеличением количества международных чартерных перевозок компании. Рост международных полетов JetFlite в прошлом году увеличился более чем на 50 процентов от всего объема чартерных перевозок, сказал Бил Крайп. В прошлом году JFI совершила полеты более чем в 35 стран, включая Алжир, Бразилию, Чили, Китай, Чешскую Республику, Францию, Грузию, Израиль, Марокко, Россию, Украину и Вьетнам.



Gulfstream проведет конференцию

С 11 по 14 июня в международном торгово-выставочном центре Саванны компания Gulfstream Aerospace организует Конференцию операторов, которая проходит раз в два года. Дополнением к Конференции операторов в этом году станут секционные заседания для клиентов, посвященные вводу в эксплуатацию двух новых самолетов компании Gulfstream, сверхдальнемагистрального G650 и среднемагистрального G280, а также однодневная презентация для пилотов, посвященная повышению безопасности и эффективности работы летных отделов.

Заседания на Конференции операторов также будут включать:

- Общие сведения о компании, представленные президентом компании Лэрри Флинном;
- Новости программ от Преса Хенне, старшего вице-президента направления программ, разработки и тестирования;
- Новости о мировой сети технической поддержки компании Gulfstream, представленные Бернсом;
- Технические семинары по определенным моделям, посвященные последним вопросам и решениям, влияющим на эксплуатационную надежность самолетов;
- Демонстрацию лучших примеров технического обслуживания;
- Форумы клиентов по техническому обслуживанию, эксплуатации и выполнению полетов;
- Углубленный тренинг по устранению неисправностей и техническому обслуживанию в процессе эксплуатации;
- Выставки, на которых представлены продукты передовых технологий и услуги компании Gulfstream, а также сотен других авиакомпаний.

Для операторов вход на конференцию свободный. Зарегистрироваться можно на myGulfstream.com.



Самые безопасные

В рамках европейской выставки деловой авиации EBACE 2012 были выбраны самые безопасные авиакомпании в отрасли деловой авиации. Диплом Safety of Flight Awards вручается ежегодно на выставке EBACE в рамках семинара по безопасности европейской бизнес-авиации.

В этом году за выдающиеся показатели безопасности полетов были отмечены четыре компании. В своем выступлении во время вручения награды Президент Европейской Ассоциации деловой авиации Брайан Хамфрис сказал, что эти награды показывают, что тщательное и добросовестное отношение к вопросам безопасности и эксплуатации является частью культуры, принятой в летных подразделениях награжденных компаний.

В этом году три компании получили платиновый статус - Platinum Safety of Flight Award - за достижение, как минимум, 50 лет или 100 000 часов безаварийных полетов. Этими компаниями стали DC Aviation GmbH, TAG Aviation и PrivatAir SA. Кроме того, одна компания - VistaJet - получила серебряный статус за 30 лет или 60 000 часов безаварийных полетов.

Брайан Хамфрис объяснил значение ежегодной премии по безопасности: «Мы знаем, что безопасность является вопросом, на котором необходимо фокусироваться день за днем, год за годом. Вот почему



ACJ319 компании DC Aviation

несколько лет назад, мы решили, что семинар по безопасности должен включать церемонию признания компаний, которые сделали безопасность своей непрерывной миссией и имеют рекорды безаварийной работы».

«Компании, подобные тем, что мы отметили, и все остальные, которые приняли участие в семинаре по безопасности в этом году, не желают почивать на лаврах», добавил Президент и главный исполнительный директор Национальной ассоциации деловой авиации США Эд Болен. «Вместо этого они используют информационные ресурсы, которые предлагают ЕВАА, NBAА. И они сделали безопасность полетов частью своей организационной культуры».



Обама не экономит на перелетах

Конгресс США обнародовал данные по стоимости эксплуатации президентского самолета Air Force One. Согласно данным отчета, эксплуатация президентского самолета в США обходится национальным ВВС в 179750 долларов в час.

В настоящее время в распоряжении главы государства находятся два специально оборудованных самолета Air Force One – VC25A (военная версия самолета Boeing 747-2G4B): основной борт - 28000 и дублер - 29000. Примечательно, что нынешний шеф-пилот Барака Обамы - полковник Скотт Тернер, летал и с его предшественником - Джоржем Бушем-младшим.

Вице-президент США летает в основном на Boeing C-32 и ему присваивается позывной Air Force Two (военная версия самолета Boeing 757-200ER), ну а первая леди страны и члены семьи на C-40B и C-40C (это военная версия Boeing BBJ 737-7SP). Этими же самолетами пользуются и высокопоставленные военные чиновники. Расходы на эксплуатацию этих машин в отчете не приводятся.

Авторы документа поясняют, что военные самолеты используются для воздушных путешествий высших руководителей страны и их жен по соображениям безопасности. Но не все их поездки признаются официальными. Часть из них - в том числе в предвыборных целях - классифицируются как «политические». В этом случае расходы казны полагается компенсировать. Письменные директивы на сей счет были составлены в 1982 году при Рональде Рейгане и, насколько известно, продолжают использоваться по сей день.

Правда, разграничение это действует лишь при перелетах внутри собственной страны. Все зарубежные поездки первых лиц государства в США автоматически считаются официальными.

И снова Gain Jet Aviation S.A. покупает бизнес-лайнер

Базирующийся в Афинах лидер греческого рынка бизнес-перевозок компания GainJet, несмотря на тяжелую экономическую ситуацию, сложившуюся в стране, не теряет надежды на устойчивый спрос среди своих клиентов вне Греции. В компании серьезно взялись за расширение своего присутствия на рынках североафриканских государств, восточной Европы и стран Ближнего Востока. Очередное приобретение компании - Boeing 737-300VIP, рассчитанный на перевозку 60 пассажиров.

Несмотря на то, что самолет был приобретен на вторичном рынке (борт SX-VIP совершил свой первый полет в сентябре 1990 года) в компании уверены, что он будет востребован для перевозки спортивных команд, представителей шоу-бизнеса и официальных делегаций. Перед поставкой самолета на нем был установлен совершенно новый интерьер салона. Все пассажирские кресла соответствуют уровню бизнес-класса, а багажный отсек может вместить груз до пяти тонн. Первоначально авиакомпания будет базироваться в Лондоне.



Это второй самолет Boeing 737VIP в парке GainJet. Первый самолет (SX-MTF) компания приобрела в 2010 году. Этот борт имеет конфигурацию салона, рассчитанного на 48 пассажиров. За два года эксплуатации основными клиентами на этот самолет были главы небольших государств, у которых отсутствует собственный воздушный парк.

Всего же парк GainJet насчитывается тринадцать самолетов: Gulfstream G550, Gulfstream G200, Gulfstream G450, а также Bombardier Global Express, Boeing 737VIP (Classic) и Boeing 757VIP. И уже в декабре 2012 года Gain Jet станет обладателем новейшего самолета Gulfstream G650.

В компании считают, что занятая ими ниша имеет все шансы на стабильное развитие. «2011 год показал существенный рост на рынке перевозок небольших групп до 30 человек, и наш первый Boeing 737 имел коммерческий успех начиная с первого рейса. Позже мы сформировали пул постоянных клиентов, и перед нами сразу же стала задача увеличения количества самолетов повышенной пассажироместимости. Именно поэтому мы приобрели Boeing 757 в VIP конфигурации, рассчитанный на перевозку 62-х пассажиров, который приступил к коммерческим полетам в марте 2012, а затем приняли решение по второму Boeing 737», - комментирует глава компании Джеймс Макбрайд.

В настоящее время самолеты перевозчика базируются в Афинах, Лутоне и Женеве. Уже в ближайшее время откроются представительства в Кувейте и Дубай. Менеджмент перевозчика уверен, что сейчас базирование самолетов вне Греции - один из самых верных шагов по сохранению бизнеса компании.



Advance Aviation сделала выбор

Advance Aviation, самый молодой игрок тайского рынка бизнес-перевозок (на рынок компания вышла в феврале текущего года, но вертолетными перевозками занимается с 2007 года), будет делать ставку на самолеты производства американской компании Gulfstream. Основой парка перевозчика станет бизнес-джет Gulfstream G200.

Первый самолет этого типа компания приобрела в марте 2012 года у гонконгского перевозчика Metrojet. В ближайшие три года Advance Aviation приобретет еще три аналогичных воздушных судна.

«Поскольку Gulfstream G200 в настоящее время уже не выпускается, мы планируем приобрести эти самолеты на вторичном рынке. При этом один самолет будет свободен для чартеров, а два других будут летать в интересах наших частных клиентов», - комментируют в компании. Также до конца текущего года будет решен вопрос со сроком поставки самолета Gulfstream GV для Advance Aviation.

Выбор в пользу Gulfstream G200 не случаен. В настоящее время в стране эксплуатируется достаточное количество самолетов этого типа. И поэтому особых проблем с техническим обслуживанием этого бизнес-джета не предвидится. «К тому же, технические характеристики и уровень комфорта в салоне этого лайнера идеально подходят для маршрутной сети наших клиентов», - констатируют в Advance Aviation

Как отмечают в компании, сейчас на долю международных клиентов приходится около 80% всех полетов, а 20% остается за локальными клиентами.

Flexjet станет стартовым заказчиком Learjet 70/75

Оператор долевого владения Flexjet (принадлежит Bombardier) станет первым заказчиком самолетов Learjet 70 и Learjet 75, презентованных в Женеве на выставке EBACE 2012. По данным компании, поставки новых самолетов запланированы уже на 2013 год. Для своих новых самолетов Flexjet выбрала совершенно новую цветовую гамму интерьера и заказала специальные многофункциональные пассажирские кресла. О количестве заказанных самолетов в компании в настоящий момент комментариев не дают, однако известно, что первоначальный контракт был подписан на четыре самолета. Единственное что известно - это то, что в процессе эксплуатации самолетов (через один год) будет принято окончательное решение о количестве самолетов, которые оператор приобретет в течение ближайших пяти лет.

Новые Learjet 70 и Learjet 75, как и другие бизнес-джеты Flexjet, будут предлагаться по программе



долевого владения. Напомним, что в марте текущего года компания объявила о 15%-ной скидке для клиентов, купивших карту Flexjet не менее чем на 100 летных часов, и которые рационально используют самолеты. Рациональность в понимании Flexjet заключается в том, что клиент должен совершить перелет по своему маршруту и вернуться обратно, уложившись при этом в 12 часов.

14 мая 2012 г. в Женеве на выставке EBACE компания Bombardier анонсировала новое поколение семейства бизнес-джетов начального уровня, которое должно заменить заслуженные Learjet 40XR/45XR. Первым будет введен в строй Learjet 75 - в первой половине 2012 года, а шесть месяцев спустя начнет поставляться 70-ка. Одновременно с этим, в 2013 году прекратится производство Learjet 40XR/45XR.

В новом семействе Learjet 70/75 будут использованы планеры 40XR/45XR, но на этом сходство с прошлым поколением бизнес-джетов закончится. Обновленные самолеты получат полностью новый салон, кабину экипажа Vision Flight Deck и более мощные двигатели. При этом будут использованы технологии, которые разрабатывались для среднего Learjet

Flexjet - чартерное подразделение канадского авиастроителя Bombardier Aerospace, предлагающее своим клиентам программу долевого владения бизнес-джетами. На настоящий момент Bombardier Flexjet оперирует бизнес-джетами моделей Challenger 605, Challenger 300, Learjet 60XR и LearJet 40XR. Flexjet также является стартовым заказчиком еще одного нового бизнес-джета канадского производителя - Learjet 85.

Алишер Усманов пересел на Airbus ACJ340

В середине апреля текущего года парк самолетов самого богатого предпринимателя России пополнился новым авиалайнером Airbus A340-313E. Самолет 2008 года выпуска совершил свой первый полет 17 сентября 2008 года. Первым эксплуатантом лайнера была компания Global Jet Concept. В настоящее время самолет эксплуатируется компанией Klaret Aviation и выполняет рейсы исключительно в интересах Алишера Усманова.

Примечательно, что свой новый авиалайнер Алишер Усманов назвал в честь своего отца - Бурхан, примечательно также и то, что яхта, приобретенная Усмановым в 2008 году, названа в честь матери - Дилбар. Да и в бортовом номере самолета присутствуют инициалы самого владельца - M-IABU.

Несмотря на то, что самолет эксплуатируется пока только месяц, он успел «отметиться» практически во всех европейских столицах.

О деталях интерьера и стоимости самолета в компаниях Klaret Aviation и Airbus Corporate Jet по понятным причинам комментариев не дают. Известно одно - в течении февраля 2012 г. самолет находился в Международном аэропорту Ташкента (на родине г-на Усманова) на технической базе авиакомпании Uzbekistan Airways.



В настоящее время в мире эксплуатируется 28 самолетов ACJ 340 моделей 200, 300, 500 и 600. Большая часть эксплуатантов – главы ближневосточных государств. Самый большой флот самолетов ACJ 340 - у компании Amiri Flight и глав государств ОАЭ. Как правило, пассажироместимость этих самолетов не превышает 75 человек. Для 21-го руководителя государств этот самолет является бортом №1.

В тоже время прекращение производства коммерческих A340, по словам представителей Airbus Corporate Jets, не ставит крест на VIP-вариантах этого самолета. Так как четырехмоторные самолеты имеют некоторую привлекательность на опреде-

ленных сегментах рынка, возможно версии 500/600 этого самолета в будущем станут корпоративными. А в настоящее время несколько A340-200 и A340-300 проходят конвертацию в VIP-лайнеры.

Алишер Усманов российский предприниматель, миллиардер, совладелец крупнейших металлургических предприятий, владелец 50% акций «Металлоинвеста», 30,8% акций Mail.ru Group, 50% акций «Мегафона», 100% акций ИД «Коммерсантъ», более 29% акций футбольного клуба Arsenal. В 2012 году издание Bloomberg назвало Усманова самым богатым человеком России, оценив его состояние в 20 миллиардов долларов



Две трети запретного неба в Московском регионе будут открыто

Количество зон ограничения полетов и зон, над которыми самолеты летать не могут совсем, сократится на 70% в рамках модернизации управления московским авиаузлом. Об этом заявил директор Московского центра управления воздушным движением Владимир Ужаков. Такая мера должна облегчить работу диспетчерам. Главным камнем преткновения до сих пор остается вопрос, разрешать или нет полеты над Москвой. Против выступает ФСО, обосновывая позицию тем, что в Москве будет слишком шумно из-за самолетов. Авиаторы говорят, что с высоты 8 тыс. м шум не дойдет до москвичей.

Новая схема полетов над регионом

Московский автоматизированный центр управления воздушным движением (МЦ АУВД) входит во ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и занимается координацией воздушного движения столичного авиаузла, выстраивая схему работы для всех аэропортов региона. С 2010 года МЦ АУВД занимается разработкой новой структуры воздушного пространства вокруг Москвы и модернизацией системы управления воздушным движением, рассказал директор центра Владимир Ужаков. По его словам, воздушные трассы в московском регионе строились в 1980 году на основании действовавших тогда ограничений. Сейчас в так называемом московском аэроузлом диспетчерском районе выделены 232 зоны ограничения и 15 запретных зон.

«В новой структуре количество запретных зон, зон ограничения для полетов будет сокращено примерно на 70%». — сообщил Владимир Ужаков. «Такая цифра появилась не случайно - когда новая схема (полетов) была разработана, ее наложили на схему зон ограничения и посчитали, что чтобы нормально работала новая схема, необходимо сократить зоны, которые сейчас есть на 70%». Он отметил, что над



новой картой запретных зон работает специальная группа при правительстве РФ, которая пытается согласовать позиции различных структур. Среди них — Министерство обороны (многие ограничения связаны с объектами военной авиации), Росатом, правительство Москвы и Федеральная служба охраны (ФСО). По информации Ужакова, некоторые запретные зоны или зоны ограничений находятся над объектами, которые больше не существуют.

Москва ссорит диспетчеров и ФСО

Главным камнем преткновения при разработке новой схемы запретных зон стало воздушное пространство над территорией Москвы, которое сейчас полностью является закрытой. По словам Владимира Ужакова, центр выступает за разрешение полетов на высоте от 8 тыс. м, на которой шум от самолетов внизу не слышно. Против «открытого неба» над Москвой — правительство столицы и ФСО.

Окончательное решение правительственная комиссия примет уже в этом году. После того как комиссии удастся согласовать позиции всех ведомств, федеральное правительство издаст акт об упразднении части запретных зон, среди которых может оказаться и Москва.

На прошлой неделе глава Ассоциации вертолетной индустрии Фанис Мирзаянов сообщил, что правительство столицы готово разрешить полеты над городом вертолетов. Он заявил, что ассоциация проводила переговоры с департаментом транспорта Москвы и достигла предварительной договоренности о том, что границы запретной зоны полетов над Москвой будут изменены. Высказывались предложения открыть для пролета вертолетов пространства над Москва-рекой, парками и открытыми территориями.

Источник: Маркер

ЕВАСЕ 2012 - удача для Внуково-3

Группа компаний Внуково-3 приняла участие в ежегодной выставке ЕВАСЕ, которая прошла в Женеве в период с 14 по 16 мая в выставочном комплексе Palexpo. Стоит заметить, что за все время участия в данной бизнес-конвенции, а компания является участником с 2006 года, выставка этого года оказалась одна из самых удачных.

Основной задачей любой компании на любой отраслевой выставке является поддержание имиджа, общение с постоянными клиентами, обсуждения производственных вопросов и вопросов развития, а так же заключение новых сделок и поиск новых контактов. Главным преимуществом выставки ЕВАСЕ является концентрация на вопросах и проблемах бизнес-авиации, поэтому ежегодное участие в ней является для Внуково-3 очень актуальным. Мероприятие проводится в течение трех дней и собирает большое количество участников, среди которых можно найти как компании-производители, обслуживающие компании, компании-операторы, представители аэропортов и многие другие компании так или иначе связанные с бизнес-авиацией.

На стенде компании состоялись встречи с представителями ведущих авиакомпаний таких как, VistaJet, NetJets, JetFlight, Global Jet Concept, Comlux и многими другими. В ходе переговоров подводились итоги года и обсуждались перспективы развития. За время выставки были представлены новые возможности сервиса VIS - возможность отслеживать статусы подготовки бортипитания (catering ready\catering on board). Также для существующих и потенциальных клиентов была продемонстрирована функция Online Service Confirmation List.

Также была проведена встреча с руководством IT FBO Riga, на которой были достигнуты договоренности о сотрудничестве и обмене информацией.



Очень активно на выставке работала служба сервиса, которая провела ряд встреч и переговоров с ключевыми игроками рынка бизнес-перевозок. Так с компанией Qatar Executive обсуждались вопросы по взаимодействию в процессе обработки заявок и доставки бортипитания на самолеты во Внуково-3. Вообще, тема бортового питания являлась одной из ключевых во время переговоров службы сервиса с партнерами. Так с компаниями InterJet и Hunt&Palmer, Ginza Sky (совместно с сотрудниками Пулково-3 (JET PORT)-особенности организации кэйтеринга в Пулково-3), Saxon Air, а также Виза Конкорд, обсуждались особенности работы с ресторанами, организация кэйтеринга, обновление списка и меню ресторанов, особенности прохождения формальностей при размещении питания в терминале Внуково-3. В итоге, компании договорились о многом, включая проведение встреч на базе производства ведущих ресторанов в конце июня 2012 г. А с компанией Premier Catering обсуждались особенности организации кэйтеринга в бизнес-терминалах Ниццы и Парижа.

Также на выставке была представлена компания

Аэропит, в качестве собственного цеха бортового питания аэропорта Внуково для сегмента бизнес-авиации. Аэропит предлагает широкий ассортимент высококачественных блюд, приготовленных квалифицированными поварами.

Напомним, что в настоящее время Внуково-3 является крупнейшим комплексом бизнес-авиации в Европе. По данным ведущего мирового информационного портала о бизнес-авиации Avinode, Внуково-3 является лидером по количеству обслуженных рейсов деловой авиации. Внуково-3 обслуживает в среднем 1500 рейсов и порядка 10 тысяч пассажиров в месяц.

В состав комплекса входят терминал для обслуживания внутрироссийских рейсов площадью 480 кв. м, построенный в 2000 году и терминал для международных рейсов площадью 7000 кв. м, открытый в ноябре 2006 года. Пропускная способность Внуково-3 составляет 60 пассажиров в час в международном терминале и 40 пассажиров в час во внутреннем. Центр бизнес-авиации располагает ангарами для размещения и технического обслуживания бизнес-джетов, а также перроном с оборудованными стоянками, рассчитанными на 150 воздушных судов разных типов и классов.

Для гостей и пассажиров во Внуково-3 созданы максимально комфортные условия. В терминалах оборудованы уютные залы ожидания, переговорные комнаты, мини-офисы, бары. Пассажирам международных рейсов предлагается широкий ассортимент магазина беспошлинной торговли Duty Free, богатый выбор прессы, а также бесплатный беспроводной доступ в Интернет.

С 2004 года компания ВИППОРТ осуществляет деятельность как оператор по оказанию услуг для бизнес-авиации в терминале Внуково-3.



Осторожный оптимизм

Выставка EBACE была насыщена информационными сообщениями, исходящих от представителей аэропортов и FBO. Да и количество участников этого сегмента стало, как утверждают организаторы, рекордным за всю историю проведения мероприятия. В этом году аэропорты активно «пиарили» свои новые услуги, начиная от know how в области кэйтиринга, и, заканчивая специальными трансферными предложениями для клиентов. Но были и такие, кто воспользовался женеvской площадкой для анонсирования действительно серьезных проектов, многие из которых будут реализовываться с нуля. Евгений Бахтин, президент компании АВКОМ-Д, которая на протяжении всей истории EBACE участвовала в ее работе, поделится с читателями BizavWeek своими впечатлениями о нынешней выставке.

Евгений Юрьевич, закончилась, пожалуй, самая продуктивная за всю историю существования выставка EBACE 2012. Поделитесь Вашими впечатлениями в целом.

В целом, выставка EBACE 2012 произвела весьма противоречивое впечатление. При общем увеличении числа участников и посетителей выставки, количество сделок, совершенных на EBACE снижается. С одной стороны все выражают осторожный оптимизм в перспективах развития бизнес-авиации, который, к сожалению, не подтверждается фактами и действительностью.

Все хорошо и прекрасно обстоит у производителей тяжелых бизнес-джетов (Gulfstream, Bombardier) и коммерческих авиалайнеров (Boeing, Airbus) в салонном варианте, которые загружены заказами на 5 лет вперед. Это и неудивительно, поскольку сильные мира сего не отказывают себе в удовольствиях приобрести новую машину, несмотря на любые кризисы. В тоже время, производители легких и средних



деловых самолетов сталкиваются с очевидными проблемами в реализации своей продукции, а состояние классика бизнес-самолетов, компании Beechcraft-Hawker, создает гнетущую атмосферу неуверенности в развитии рынка.

Просто удивительно, как при этих проблемах в продажах производители наиболее широкого сектора бизнес-авиации - легких и средних самолетов - еще умудряются изыскивать средства на разработку новых моделей, прогрессивного расширения линейки выпускаемой продукции!

Сталкиваясь с экономическими трудностями и необходимостью пополнения государственных бюджетов, власти просто ополчились на бизнес-авиацию, по видимому, считая деловые самолеты исключительно предметами роскоши и игнорируя базовое использование бизнес-джетов как инструмента управления производственно-экономической деятельностью предприятий и предпринимательства. Введение

продолжение ►

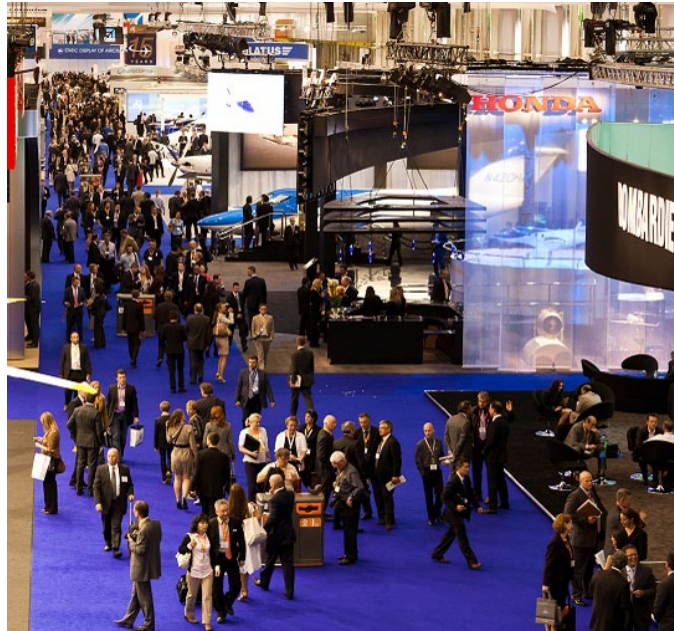
Еврокомиссией сборов за эмиссию, с совершенно абсурдно забюрократизированной системой учета объема выбросов, заставляет операторов бизнес-авиации тратить на эту систему учета примерно в 3-4 раза средств больше, чем сборы за сами выбросы. Обещания Еврокомиссии отладить систему учета через Евроконтроль (самое разумное решение) пока остаются только обещаниями. С 2012г. с импортируемых в Европу самолетов взимается НДС, что резко отрицательно отразилось на регистрации деловых самолетов в Евросоюзе.

Всех поразили итальянские законодатели, установившие в марте 2012г. беспрецедентный 3-тысячный сбор за пребывание в Италии любого бизнес-джета более 48 часов. И хотя этот закон продержался всего месяц и под давлением авиационной общественности срок 48 часов был заменен на 48 дней, как говорится «осадок остался».

В давлении на бизнес-авиацию не остались в стороне и английские законодатели, обсуждающие возможность введения сбора за каждый полет делового самолета в английские аэропорты.

Все это означает, что в ближайшем будущем, по видимому, будут продолжены попытки государственных органов в той или иной форме пополнить истощенные кризисом бюджеты за счет бизнес-авиации.

Не обошлось и без небольшого скандала - представитель Jet Alliance заявил, что их проект «Jet Alliance East» в России провалился из-за царящего в стране высокого уровня коррупции и давления государственных органов на бизнес. Впрочем, такие заявления делают все компании, склонные обвинять кого угодно, кроме себя, в провале своих бизнес-проектов,



а в действительности разваливающихся вследствие неудачного выбора бизнес-модели или плохого менеджмента.

Насколько нам известно, АВКОМ-Д присутствовал на выставке весьма солидно. Проявляли ли интерес АВКОМ-Д посетители выставки?

Стенд АВКОМ-Д традиционно пользовался заслуженным вниманием со стороны посетителей ЕВАСЕ, наших клиентов и деловых партнеров. Особое внимание привлекают новые возможности АВКОМ-Д в части технического обслуживания авиатехники, связанные с европейской сертификацией АВКОМ-Д.

И, конечно же, огромный интерес вызвала программа Jet Travel Club, позволяющая осуществлять частные полеты на самолетах Клуба в России и СНГ. Каждый третий посетитель стенда интересовался этой программой, а для детального обсуждения условия участия в ЖТС иногда даже выстраивалась небольшая очередь.

Удалось ли заключить какие-либо контракты, договора и т.д?

Бизнес-авиация - это сугубо конфиденциальное дело и информация о сделках и соглашениях раскрывается сторонами редко и неохотно. По этим причинам могу только сказать, что нами получен хороший результат, как в части заключения договоров, так и закладки основы для некоторых перспективных соглашений и проектов.

И последний вопрос, насколько современный российский рынок, по Вашему мнению, интересен европейским «коллегам»?

Несмотря на кризисные явления и некоторую нестабильность политической обстановки, Россия продолжает оставаться весьма интересным и перспективным рынком деловой авиации как в части продажи авиатехники, так и выполнения чартеров, корпоративных и частных полетов.

Снятие таможенных пошлин, упрощение формальностей для входа в российское воздушное пространство, совершенствование авиационных правил создают условия для развития бизнес-авиации в России и позволяют надеяться на возобновление прежних темпов роста российской деловой авиации.

Разговоры после Женевы

Прошедшая в Женеве выставка EBACE 2012 принесла много положительных эмоций для всех участников, начиная от высокопоставленных авиационных чиновников, и, заканчивая простыми посетителями.

Мероприятие посетили 12683 гостя из 99 стран мира. Все выставочные площади, предназначенные для участников выставки, были заняты. На открытой площадке производители представили 60 самолетов деловой авиации.

Отрадно, что в этом году выставку посетило достаточно большое количество представителей российских компаний и представителей зарубежных компаний, активно работающих в нашей стране. Примечательно, что, практически, все отметили то, что в этом году Россия стала действительно одним из европейских регионов, к которому было приковано пристальное внимание. Мы приводим лишь часть комментариев участников о прошедшей выставке.

Александр Евдокимов, генеральный директор компании Jet Transfer

Выставка прошла очень хорошо. На лицо некоторый подъем в отрасли, но не хватает настроения у людей. Всё-таки, кризис повлиял на состояние компаний не только в финансовом, но и в моральном плане. Нет шикарных и креативных презентаций, нет удивляющих, своим объёмом, проектов. Все осторожничают. Считаю, что это нормально и даже правильно. Деловая авиация – это не вечный праздник, - это тяжёлый бизнес. Именно сейчас многие это начали понимать. А EBACE 2012 прекрасно отражает действительность – большая, красивая, вселяющая надежду, но вызывающая настороженность.



Томас Флор, основатель компании VistaJet

Выставка EBACE прошла просто восхитительно. Мы всегда используем женеvскую площадку для подведения промежуточных итогов нашей работы. На прошлой выставке мы объявили о своих планах по двадцати пяти процентному росту и введению шести новых самолетов в наш парк. И что? Все произошло, как мы и планировали. Ну а до следующего EBACE мы планируем увеличить рост еще на двадцать процентов, а по количеству самолетов - мы обязательно расскажем, только немного позже. А в течение ближайших нескольких месяцев мы ожидаем два очень значительных события, с которыми в скором времени мы обязательно с вами поделимся.

Евгений Клочков, коммерческий директор Global Jet Concept Moscow

В целом выставка прошла весьма позитивно! Общее настроение у участников - деловое. Несмотря на турбулентности в экономике, бизнес-авиация развивается, сделки проводятся, интерес у клиентов сохраняется. Статическая экспозиция была достаточно неплохо представлена. Весьма порадовало, что количество участников сохраняется и выставка остается действительно актуальной и полезной. Ну и естественно было приятно встретиться со старыми друзьями и знакомыми!

продолжение 

Марк Бриффа, генеральный директор Air Partner Group Plc

В то время как ситуация на рынке остается сложной, мы увидели, что продажи Отдела частных самолетов увеличились на 30%. Мы наблюдаем рост на рынках развивающихся стран, особенно в Азии, а также развитие новых «центров» активности деловой авиации. Все больше запросов приходит из России и Украины, где, как ожидается, спрос на чартерные полеты продолжит расти.

Ираклий Литанишвили, управляющий директор Ocean Sky в России

Лично мне выставка очень понравилась. Я увидел много новых игроков рынка, потенциальных клиентов. Несмотря на то, что в ходе работы EBACE не было заключено крупных заказов, атмосфера, царящая там, дает повод говорить о постепенной реанимации рынка. Также хочется отметить то, что в этом году на выставке присутствовало большое количество маленьких компаний, занятых в разных сегментах рынка деловой авиации. Кроме этого, заметно активизировались диалоги между владельцами воздушных судов и их представителями с компаниями, которые специализируются на управлении самолетами. Так что можно смело констатировать, что «легкая» стабильность у частной авиации наступила.

Кристоф Лапьер, вице-президент Comlux по коммерческим операциям (Commercial operations)

В этом году выставка EBACE снова имела большой успех и стала традиционным местом встреч для всех игроков рынка бизнес-перевозок. Выставка



дает возможность держать руку на пульсе рынка, и даже в нынешних, далеко непростых экономических реалиях, можно смело говорить о легкой, но все же, позитивной тенденции развития рынка. Comlux, как всегда присутствовал на выставке во всеоружии. Помимо стенда, мы представили три самолета на статической стоянке Bombardier Challenger 850 Comlux KZ, Falcon 900LX и новый Airbus ACJ319, которые пользовались большим успехом у наших посетителей. На выставке мы смогли детально обсудить с нашими новыми клиентами все вопросы нашего будущего сотрудничества. Приятно отметить, что таких клиентов было много.

И напоследок мы хотим еще раз привести слова Эда Болен, президента и генерального директора NВАА, так как они отражают истинные устремления всего сообщества бизнес-авиации.

EBACE позволил показать истинное лицо бизнес-авиации для высокопоставленных правительственных чиновников, и подчеркнуть важную роль отрасли в поддержке рабочих мест, помогая компаниям преуспевать и иметь легкий доступ к городам по всей Европе и в остальном мире. Мы надеемся, что и на будущих выставках EBACE будем иметь возможность показать важность нашей отрасли.

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 самолёта. 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 вылета

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	74	22	60	33	19	24	92	156
Великобритания	52	69	474	55	8	40	34	300
Франция	45	279	307	88	14	62	224	348
Италия	13	66	76	63	3	30	67	122
Австрия	21	9	27	13	7	21	21	50
Швейцария	27	26	56	49	15	8	13	76
Россия	22	33	136	60	6	24	17	555

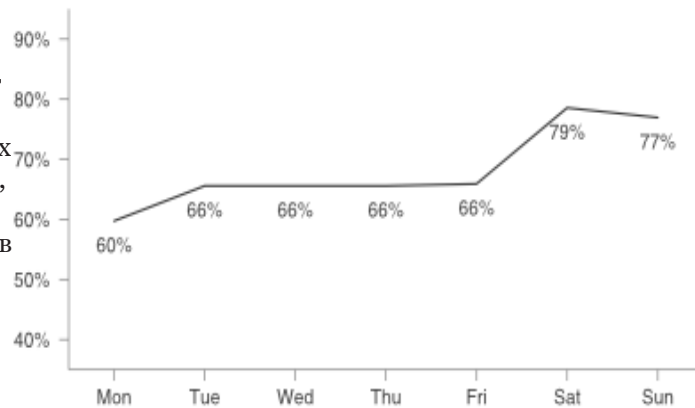
Количество Empty Legs.

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	15	1	13	1	5	3	4	11
Великобритания	4	50	7	1	2	1	1	14
Франция	3	11	22	7	4	14	7	26
Италия	6	3	3	9	4	5	0	10
Австрия	3	0	1	2	4	3	1	10
Швейцария	2	2	11	4	1	7	2	4
Россия	4	2	8	0	4	0	0	16

Индекс наличия свободных самолетов

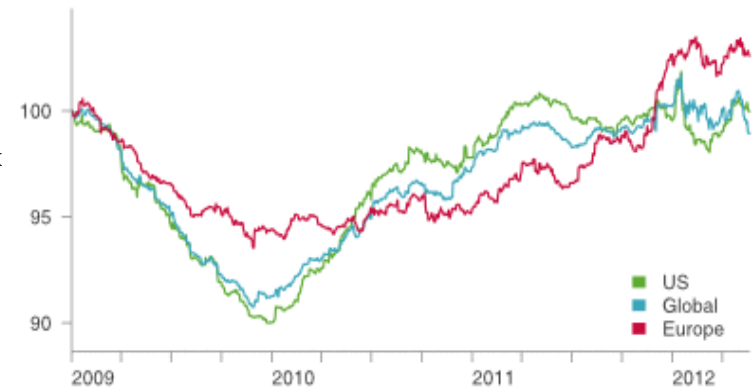
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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	€ 1 718	€ 1 661	€ 1 621
Cessna Citation Excel	€ 2 880	€ 2 787	€ 2 817
Bombardier Challenger 604	€ 4 965	€ 4 742	€ 4 749

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 20 Cessna Citation Jet, 27 Cessna Citation Excel и 38 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты вылета

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Лутон, Лондон	3
3	Ле Бурже, Париж	2
4	Кот Д'Азур, Ницца	5
5	Женева	4
6	Фарнборо, Лондон	8
7	Пулково, СПб	7
8	Цюрих	6
9	Мюнхен	11
10	Биггин Хилл, Лондон	9

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на вылет из аэропорта за последние 30 дней.