

Последними летними деньками, вопреки прогнозам европейских и американских экспертов, охотно пользовались всегдагдаи бизнес-перевозок. За последнюю неделю, по данным Avinode, стремительно пошел вверх спрос на полеты по средиземноморским направлениям. Россияне также внесли свою лепту в курортное распределение общеевропейского трафика. Количество запросов на полеты в Россию

из Франции и Италии существенно вырос - наши соотечественники возвращаются домой с новыми силами.

Понемногу формируется и деловая программа московской выставки JetExpo. В этом году организаторы постараются удовлетворить интересы всех участников рынка бизнес-авиации, включая и представителей СМИ. Уже идет активное формирование наиболее актуальных тем для круглых столов, к работе в которых приглашены и журналисты. В общем, все в ожидании нового формата JetExpo.

В начале сентября внимание нашей аудитории будет приковано и к выставке «Гидроавиасалон -2012», которая пройдет в Геленджике. В рамках ее работы пройдет конференция «Развитие деловой авиации в южных регионах России», где будут присутствовать представители операторов и аэропортов, а также российских авиационных властей. Темы разнообразные и, в последнее время, весьма актуальные для этого региона.



В борьбе за скорость и престиж

Cessna сообщает об увеличении максимальной скорости нового бизнес-джета Citation Ten с $M=0,92$ до $M=0,935$. Несмотря на то, что увеличение может показаться «скромным», именно это поможет ему вернуть корону быстрейшего бизнес-джета **стр. 12**



Пробки в московском небе

Пропускная способность воздушного пространства в районе московских аэропортов в определенные часы суток достигает предела и является существенным фактором, ограничивающим деятельность системы ОрВД **стр. 13**



На работу на вертолете

Возможности передвижения по столице и Подмоскovie на вертолетах в ближайшее время будут расширяться. Об этом заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин **стр. 14**



Avinode Business Intelligence Newsletter

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:
индекс спроса: +1,67%; индекс стоимости: -1,08% **стр. 15**



АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

Не только реактивные

Авиационно-технический центр (АТЦ) «АВКОМ-Д» получил сертификат на техническое обслуживание еще одного типа воздушных судов – турбовинтового Beechcraft King Air 350 (в российской классификации известного как В300). «По сложившейся в АТЦ традиции, освоены все виды работ на данном типе, чтобы компания смогла предложить заказчику весь перечень работ, перечисленный в регламенте обслуживания самолета», – прокомментировали BizavNews в компании.

Согласно выданному сертификату АТЦ «АВКОМ-Д» теперь обслуживает не только планер самолета В300, но и выполняет все виды работ на двигателе P&W PT6A, который устанавливается также на самолеты Cessna Grand Caravan и Pilatus-12 (активно эксплуатирующихся в России), что дает возможность для расширения линейки обслуживаемых воз-

душных судов. А если вспомнить, что АТЦ является единственным в России авторизованным центром Rockwell Collins, оборудование которого используется на King Air 350, то компания может предложить уникальную услугу по техническому обслуживанию – «службу одного окна», когда заказчик обращается в «АВКОМ-Д» с любой заявкой и получает обслуживание, качество которого гарантирует производитель авиационной техники.

Таким образом, «АВКОМ-Д» продолжает расширять линейку обслуживаемых воздушных судов. Напомним, что в декабре 2010 года АТЦ «АВКОМ-Д» впервые в России получил сертификат Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) на выполнение периодических форм технического обслуживания реактивных самолетов Hawker. Для успешного прохождения аудита EASA «АВКОМ-Д»

произвел тщательную подготовку структуры производственного процесса и персонала, насчитывающего около 70 специалистов.

За счет меньшей стоимости нормо-часа и отсутствия необходимости перегона самолета для выполнения ТО стоимость обслуживания в АТЦ «АВКОМ-Д» получается на 40–45% ниже, чем в зарубежных центрах. В настоящее время АТЦ «АВКОМ-Д» располагает двумя отапливаемыми ангарами общей площадью примерно 6000 м², в которых может одновременно выполняться техническое обслуживание до четырех самолетов.




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



Avcon Jet получает очередной Challenger 300

Как стало известно BizavNews, австрийский бизнес-оператор Avcon Jet начинает эксплуатацию в интересах российского клиента очередного самолета Challenger 300. В настоящее время новый самолет находится в Брно (Чехия), где экипажи отрабатывают технологию взлетов и посадок в сложных метеоусловиях, а 1-го сентября самолет выполнит свой первый рейс. Базироваться бизнес-джет будет в международном аэропорту Вены.

В течение 2011-1012 годов Avcon Jet заметно усилил свои позиции на российском и украинском рынках. Как комментируют в компании, спрос на услуги перевозчика в этих регионах стабильно растет. Благодаря гибкой ценовой политике и наличию во флоте

Один из пяти Challenger 300, которыми управляет оператор



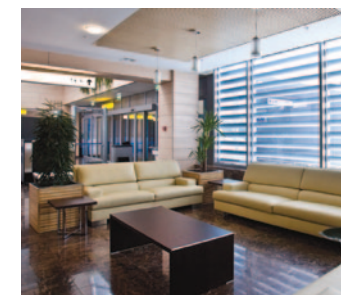
различных типов бизнес-джетов, компании удалось сформировать пул постоянных заказчиков. Также для удобства своих клиентов Avcon Jet значительно увеличивает число воздушных судов в аэропортах Киева и Москвы.

Так, например, количество воздушных судов, которые базируются в Киеве, в настоящее время составляет пять самолетов: два Gulfstream G150, два Embraer Legacy 600 и один Dassault 2000EX. Столь внушительный флот присутствует и в московском аэропорту Внуково-3. В настоящий момент московским клиентам Avcon Jet доступны четыре самолета: Bombardier Global 5000, Bombardier Challenger 850 и Challenger 300, а также ультрадальний Gulfstream 550. В обеих столицах компания имеет офисы продаж.

Всего же в парке перевозчика на данный момент 15 воздушных судов. В аэропорту Вены, где находится штаб-квартира перевозчика, в основном сосредоточен флот легких и средних бизнес-джетов типа Cessna Citation CJ2+, CJ3, Excel и XLS, а также Hawker 750.

В качестве дополнительных услуг компания предлагает финансирование и менеджмент воздушных судов, приобретение и продажу самолетов, консалтинг и управление активами.

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

Трафик бизнес-авиации в Европе падает

Европейская ассоциация бизнес-авиации (ЕВАА) опубликовала очередной доклад о состоянии рынка бизнес перевозок за июль месяц 2012 года. Согласно данным сохраняется «вялотекущая» тенденция уменьшения количества выполняемых рейсов. Так, согласно цифрам европейские операторы выполнили на 4% меньше рейсов, нежели в июле 2011 года. Ну а всего с начала года падение составило 2,6%.

По словам главы ЕВАА Фабио Гамбы в целом во всех регионах наблюдался медленный спад перевозок, хотя и было несколько «ярких» пятен: кроме Олимпийских Игр, небольшое увеличение трафика по сравнению с июлем 2011 года было на восточно-европейских направлениях. В период проведения Игр активность на британском направлении увели-

чилась на 7%, а трафик в Болгарию вырос на 14%. Основными причинами падения показателей перевозок в ЕВАА считают высокие цены на топливо, аэропортовые сборы, нестабильность на Ближнем Востоке, хрупкость «евро» и ряд других экономических факторов.

По прогнозам специалистов ЕВАА кардинально ситуация не изменится и в 2013 году. «Скорее всего, мы будем иметь такие же цифры, какие наблюдаем сейчас, и даже с возможным падением до 3-4%. И лишь возможно в 2014 году нам удастся достичь показателей 2011 года», - считает главный исполнительный директор ЕВАА Фабио Гамба.

[Полный отчет](#)



27-29 2012
сентября

Седьмая
международная
выставка
деловой авиации

аэропорт Внуково-3
JETEXPO
MOSCOW 2012

Найдите друг друга

Новичок на рынке on-line бронирования чартерных рейсов бизнес-авиации ClearJet запускает новый сервис. Теперь, согласно заявлениям компании, покупатель и продавец смогут без посредников находить друг друга. Новая платформа ClearJet практически исключает присутствие третьих лиц при приобретении чартера. Компания гарантирует поиск затребованных параметров чартерного рейса (дата, время и тип самолета) в течение 24 часов с момента подачи заявки и со 100% результатом. При этом клиент может и в оперативном режиме подобрать себе необходимый рейс.

Для всех клиентов существует так называемый прозрачный фильтр, где покупатель услуги может получить всю информацию именно о том самолете, на котором полетит (включая детали интерьера и

экстерьера). Это, по мнению ClearJet, является важнейшим отличием продукта компании от аналогичных on-line сервисов, где в самый последний момент возможно изменение воздушного судна.

«В ClearJet работа построена таким образом, что клиент, забронировавший рейс в компании, в дальнейшем будет иметь дело исключительно с владельцем воздушного судна, которому со своей стороны также выгодно «реальное» выполнение рейса», - комментируют в ClearJet.

При этом в ClearJet будут предлагать несколько вариантов чартера от нескольких владельцев. Далее клиент в праве сам выбрать себе соответствующее запросу предложение и связаться непосредственно с будущим оператором. ClearJet продумала и ценовую политику. Клиент, желающий забронировать чартерный рейс, вносит фиксированную плату в \$499. Владельцы воздушных судов могут предоставлять самолеты в систему ClearJet бесплатно, но как только «продавец» и «покупатель» находят друг друга, первый выплачивает в ClearJet «символическую» сумму в \$250 и далее остается в системе. Те же компании, которые на протяжении месяца не смогли найти клиентов на чартеры, должны «покинуть» систему на некоторое время (до полугода).

Кроме этого, главным критерием для ClearJet является наличие у владельцев самолетов сертификатов Wyvern и ARGUS. В настоящее время в системе уже зарегистрировано более 100 воздушных судов.





Bell Helicopter
A Textron Company





INDEPENDENT REPRESENTATIVE

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

Олимпийское разочарование

Компания Perfect Aviation по итогам лондонских Олимпийских Игр выразила свои сомнения по поводу, якобы, выигрышного положения британских чартерных операторов. По мнению экспертов компании, расположенные в Лондоне и его непосредственной близости базы деловой авиации оказались в довольно затруднительном положении. Всему виной повышенные меры безопасности, которые сильно ограничивали использование воздушного пространства.



Уилл Картис, генеральный директор Perfect Aviation, отметил, что период проведения Олимпийских игр стал перспективным только для тех британских FBO, которые расположены далеко от Лондона. Однако большая часть трафика при полетах в Лондон была отдана зарубежным операторам. По словам Уилла Картиса, компания старалась меньше работать «на территории Лондона», чтобы избежать олимпийских ограничений. В 2012 году компания летает преимущественно по средиземноморским и российским направлениям.

Компания Perfect Aviation уже сталкивалась с тем, что надежды чартерных операторов во время проведения Чемпионата мира по футболу закончились разочарованием именно по причинам ограничения полетов службой безопасности и резким повышением сборов в аэропортах места прибытия.



Hangar8 расширяет услуги ТОиР в Оксфорде

Британский оператор Hangar8 расширяет возможности по поддержке сторонних операторов в своем центре ТОиР в аэропорте Оксфорд, и в настоящее время может обслуживать более широкий, чем прежде, круг бизнес-джетов. Через год после получения одобрения по EASA 145, компания получила сертификат EASA CAMO Part M на линейное и периодическое обслуживание для всех типов бизнес-джетов Hawker, в том числе модель 4000, Beechjet/Hawker 400, Dassault Falcon 2000, семейства CitationJet (525) и Embraer Phenom 100.

Недавно компания уже получила аккредитацию европейских властей на обслуживание бизнес-джетов Bombardier 601, 604 и 605, а в скором времени рассчитывает добавить к ним еще и Global 5000, Global 6000 и Falcon 50EX. Кроме того, компания к середине четвертого квартала планирует начало обслуживания Learjet 45/31A и расширить поддержку корпоративных лайнеров Boeing и Airbus, а также обеспечить одобрение CAMO на Embraer 170/190 (Lineage) и Citation Excel (560).

Имея свою техническую базу, Hangar8 теперь может не только осуществлять обслуживание собственного парка бизнес-джетов Hawker и Challenger, одного из крупнейших в Европе, но и проводить периодические проверки бизнес-джетов сторонних заказчиков. Также компания находится в процессе одобрения



гарантийной поддержки самолетов Hawker.

Директор по развитию бизнеса в London Oxford Airport Джеймс Диллон-Годфрей говорит: «Мы рады, что Hangar8 вкладывает средства в персонал, технологическую оснастку и обучение и применяет эти новые возможности к своему домашнему аэропорту в Великобритании. Мы уже можем оказывать поддержку многих типов бизнес-джетов, включая Bombardier Learjet, Challenger и Global, а также большинство самолетов Piper и других легких самолетов авиации общего назначения. А наличие сервисных центров Hawker Beechcraft и Cessna существенно расширяет количество поддерживаемых типов самолетов в Оксфорде».



100 джетов NetJets выйдут в интернет

Американская компания Aircell, занимающаяся разработкой широкополосной связи для самолетов, объявила, что оператор долевого владения NetJets установит систему Wi-Fi доступа в интернет Gogo Biz на 100 самолетов из своего парка.

NetJets в 2010 году установил оборудование для доступа в интернет Aircell на более 250 самолетов. Оснащение подобными системами еще 100 бизнес-джетов расширит «интерактивный» флот NetJets до 40% от общей численности самолетов.

Имея этот сервис, пассажиры и летные экипажи NetJets могут пользоваться высокоскоростным доступом в интернет на высоте свыше 10000 футов над континентальной частью США и частью Аляски, используя Wi-Fi.

«Используя интернет для бизнеса или для развлечения, наши клиенты оценят возможность оставаться на связи в во время полета», говорит старший вице-президент NetJets по управлению самолетами Чак Сума. «Связь является неотъемлемой частью жизни наших клиентов, и решение о расширении количества самолетов с доступом в сеть было обусловлено потребностями владельцев долей в бизнес-джетах и карточных продуктов».

Джон Уэйд, исполнительный вице-президент и генеральный менеджер Aircell, уточняет: «Решение NetJets расширить и так уже крупнейший парк самолетов бизнес-авиации с доступом в интернет прямо говорит о все более важной роли, которую играет связь в жизни современных путешественников».

Процесс установки оборудования уже идет в техцентре Duncan Aviation, и всю программу модернизации планируется завершить к середине 2014 года.



Rockwell Collins сертифицировал систему AIM

Aircraft Information Manager (AIM), система удаленного контроля и управления базами данных воздушного судна разработки компании Rockwell Collins, сертифицирована для самолетов Dassault Falcon 2000, Hawker Beechcraft V300 Серии King Air и Piaggio Avanti II P-180. До конца 2012 г. ожидается сертификация AIM для самолетов семейства Cessna CJ1+, CJ2+ и CJ3, а также Hawker Beechcraft Premier I/IA. Сейчас система уже имеет сертификаты для установки на самолеты Dassault Falcon 50/50EX, Bombardier Challenger 300/604/605 и Hawker Beechcraft 750/800XP/900XP.



«Трудоемкие задачи по тестированию воздушного судна и получению отчетов о техническом состоянии самолета теперь выполняет AIM, позволяя экипажу сосредоточиться на других задачах в течение полета», — говорит вице-президент и генеральный менеджер подразделения Flight Information Solutions компании Rockwell Collins Стив Тимм. AIM обеспечивает безопасную передачу данных для удаленного контроля и управления системами воздушных судов с оборудованием Rockwell Collins на платформах Pro Line 4TM, Pro Line 21TM и Pro Line Fusion. В процессе полета ВС, оборудованного AIM, система собирает данные о полете и загружает информацию по обслуживанию после завершения полета. Информация передается с помощью беспроводных сетей Wi-Fi или сотовой связи в центр обработки данных. Данные системы самолетовождения (Flight Management

System — FMS), интегрированной системы полетной информации (Integrated Flight Information System — IFIS), системы раннего предупреждения о сближении с землей (Terrain Awareness and Warning System — TAWS) и системы управления (Surface Management System — SMS) могут быть загружены в бортовую систему самолета с различных устройств.

Компания Rockwell Collins занимается разработкой и внедрением инновационных систем связи и авионики в гражданском и военном авиационном оборудовании, создает системы для кабин экипажа, электронные бортовые системы, системы связи и обработки данных, а также тренажеры и иное оборудование для обучения летного состава.

Источник: АТО



Nextant 400XT прилетел в Европу

Американская компания Nextant Aerospace сообщает о поставке первого бизнес-джета 400XT чешскому оператору Time Air. Самолет с бортовым номером OK-ESC был выпущен в 2000 году и входил в «партию» самолетов, предназначенных для летных испытаний. В сентябре 2010 года после получения заказа от Time Air самолет находился на заводе компании в Cleveland Cuyahoga County, где ему устанавливался новый интерьер. В Time Air новый джет планируют эксплуатировать в режиме авиатакси.

В Nextant Aerospace не скрывают своего удовлетворения этой поставкой, считая, что на европейском рынке самолет сможет занять свою нишу. В настоящее время компания имеет заказы на 80 самолетов 400XT, 40% из которых предназначены для североамериканских клиентов. До конца года компания планирует поставить в общей сложности 32 самолета, а в следующем году - 35 машин.

Напомним, что в середине августа текущего года сингапурский бизнес-оператор Asia Pacific Jets сообщил о подписании договора с Nextant Aerospace на приобретение десяти самолетов Nextant 400XT общей стоимостью \$45 млн. Первый международный дебют самолета состоялся на ежегодной выставке LABACE 2012 в Бразилии. По заявлению разработчиков, Nextant 400XT является «первым в мире бизнес-джетом, восстановленным на основании сертификата Управления гражданской авиации США».

В настоящее время заказчикам поставлено 16 самолетов Nextant 400XT (производство самолета началось в конце 2011 года). Завод компании располагается в Кливленде, и его производственные мощности позволяют собирать до 48 машин в год.



Опять задержка

Embraer опять откладывает первый полет Legacy 500. Новая задержка, как и прежние, связана с проблемами электродистанционной системы управления, которая поставляется компанией Parker Aerospace.

По последним данным, первый полет среднеразмерного бизнес-джета ожидается только в четвертом квартале, а ввод в строй может перенестись на начало 2014 года. Хотя, по словам президента Embraer Executive Jets Эрнеста Эдвардса, пока в официальном графике первая поставка намечена на конец 2013 года. «Я не думаю, что новая задержка повлияет на ввод в эксплуатацию Legacy 500», утверждает Эдвардс.



Компания Parker Aerospace является поставщиком компонентов электродистанционной системы управления Legacy 450/500. Совсем недавно Embraer обращал внимание на проблемы с этой системой, которые возникли еще осенью 2011 года, но утверждал, что практически все риски новых систем компания старается минимизировать на этапе наземных тестов.

Поставка три недели назад электронных блоков ЭДСУ, которые отвечают за управление исполнительными механизмами рулевых поверхностей, дала уверенность Embraer, что первый полет удастся совершить до 1 октября.

Однако эти планы снова нарушены из-за несогласованности программного обеспечения управляющих блоков ЭДСУ и главного компьютера управления полетом.

При продвижении и продажах своих новых средних бизнес-джетов Legacy 500 и Legacy 450 бразильский производитель считает ключевым преимуществом как раз применение на этих самолетах ЭДСУ. Никогда прежде производители не применяли ЭДСУ для управления основными поверхностями у воздушных судов стоимостью ниже \$ 40 миллионов.

По материалам Flightglobal



Embraer добрался до iPad

Embraer Executive Jets создал два новых iPad-приложения - **eTechPubs** и **Customer Support and Services Guide**, которые обеспечивают клиентам легкий и простой доступ ко всей технической и сервисной информации.

«Эти новые приложения являются частью нашей долгосрочной стратегии по разработке мобильных решений продуктовой поддержки и выходу на рынок планшетов и других мобильных устройств, тем самым развивая концепцию безбумажной технологии не только в кабине, но и в техническом обслуживании», говорит Эдсон Карлос Маллако, вице-президент службы технической поддержки и сервиса Embraer Executive Jets. «Теперь операторы будут иметь все сведения, необходимые для эксплуатации и обслуживания самолетов «в своих руках».

Приложение eTechPubs поможет исключить необходимость иметь с собой 40-фунтовое летное руководство и предложит полную информацию о техподдержке в режиме реального времени. Оно также сможет уменьшить нагрузку по техническому обслуживанию. Информация обновляется по беспроводной сети, а основная работа с eTechPubs может осуществляться в автономном режиме, без подключения к интернету. Клиенты, имеющие действующую техническую поддержку, могут бесплатно загрузить все технические руководства в приложение eTechPubs на один iPad.

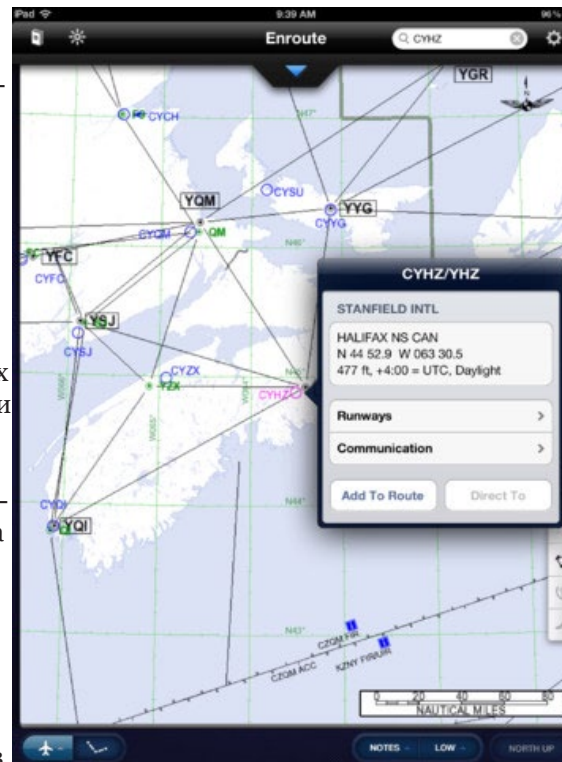
В настоящее время приложение eTechPubs доступно для клиентов Phenom 100 и Phenom 300, однако до конца этого года в него будут добавлены все самолеты Embraer Executive Jets.



Jeppesen переводит профессиональный инструмент на iPad

Компания Jeppesen, подразделение Boeing Flight Services, предлагает эксплуатантам профессиональную электронную систему бортовой документации (EFB) «**FliteDeck Pro**» в качестве приложения для iPad. Решение Jeppesen «FliteDeck Pro» позволяет упростить использование аэронавигационной информации для коммерческих авиакомпаний, крупных эксплуатантов деловой авиации и подразделений государственной авиации. Jeppesen FliteDeck Pro также обеспечивает существенное снижение веса документации и сокращение расхода топлива за счет получения одобрения авиационной администрации на удаление бумажных документов с борта воздушного судна, и позволяет повысить безопасность полетов благодаря большей ситуационной осведомленности.

Полетная информация, включая всемирные навигационные карты, теперь загружается в Jeppesen «FliteDeck Pro» посредством специального ПО Jeppesen «Distribution Manager Pro» (JDM Pro). Это позволяет эффективно распространять закодированные и защищенные от вирусов рабочие данные и документы через систему на основе веб-интерфейса, что обеспечивает своевременную и точную доставку текущей навигационной и рабочей информации пи-



лотам и другим пользователям в рамках защищенной сети.

Приложение Jeppesen «FliteDeck Pro» теперь позволяет коммерческим, деловым и государственным эксплуатантам выполнять как незначительные, так и ширококомасштабные задачи на популярной платформе устройств iPad. Пилоты частных самолетов (АОН) и небольшие эксплуатанты деловой авиации могут также совместно использовать стандартное приложение Jeppesen «FliteDeck». «Приложение Jeppesen «FliteDeck Pro» для iPad гарантирует доставку необходимой информации в нужное время и дает множество возможностей учесть все предпочтения наших клиентов, которые реализуют сложные производственные задачи», заявил Тим Хюгель, директор подразделения авиационных продуктов Jeppesen.

Все данные FliteDeck Pro сохраняются на устройстве, что исключает вероятность проблем с подключением во время полета. Благодаря высоко оптимизированным векторным картам (на терминале) и компьютерно-формируемым маршрутным сведениям, базы данных системы Jeppesen EFB занимают несоизмеримо меньше места по сравнению с эквивалентными пакетами других поставщиков.



Jet Aviation разделяет Европу и Азию

Jet Aviation реструктурировала свое подразделение EMEA & Asia путем формирования двух отдельных региональных подразделений.

Одно подразделение будет сфокусировано на Азии, а другое будет обслуживать Европу, Ближний Восток и Африку (EMEA). Компания также назначила Ким Чена (Kim Chan) вице-президентом и главой Jet Aviation Asia, а Штефана Бенца (Stefan Benz) - вице-президентом по услугам MRO и FBO в регионе EMEA.

Как глава подразделения Jet Aviation Asia, базирующегося в Пекине, Ким Чен будет отвечать за региональное развитие, стратегию и укрепление взаимоотношений с ключевыми клиентами, партнерами и государственными учреждениями. Г-н Чен ранее занимал руководящие должности в Азии в течение более 20 лет в таких компаниях, как HNI International, Honeywell, Bombardier, Lucas Aerospace и совсем недавно в China Alstom. Свободно владеет английским языком, мандаринским и кантонским диалектами. Чан получил диплом инженера в Университете Нью-Хейвена и степень магистра в области делового администрирования в Колумбийском университете в Нью-Йорке.

Штефан Бенц, который назначен вице-президентом Jet Aviation по MRO и FBO в регионе EMEA, с января 2011 года работал в качестве вице-президента Jet Aviation по продажам услуг MRO в регионе EMEA & Asia. Г-н Бенц будет контролировать деятельность MRO и FBO в Дубай, Дюссельдорф, Джидде, Биггин Хилл, Москва Внуково, Эр-Рияде и Цюрихе. Штефан Бенц имеет ученую степень в области авиационной техники Университета Штутгарта, Германия.

Клиентская поддержка Bell Helicopter - лучшая в мире

Компания Bell Helicopter седьмой год подряд была названа первой по части оказания сервисной поддержки клиентам. Это стало известно по результатам исследований, проводимых журналом Aviation International News.

Компания Bell Helicopter оказалась лучшей в девяти из десяти рассмотренных категориях, что показало результат выше, чем в прошлом году на четыре процента. Став лидером в организации клиентской поддержки, Bell Helicopter также получила широкое общественное признание восемнадцатый год подряд от читателей журнала Professional Pilot.

«Это большая честь для нас – получить такое признание. Оно мотивирует нас продолжать повышать уровень оказания услуг нашим клиентам. Мы постоянно ищем инновационные решения, чтобы обеспечить успех в работе операторов вертолетов Bell», - сказал исполнительный вице-президент подразделения клиентской поддержки Bell Helicopter Эрик Кардинали.

«Оказание профессионального сервиса клиентам Bell Helicopter ценится и в России. В Казани существует авторизованный центр технического обслуживания всей модельной линейки вертолетов Bell на базе Казанского Авиапредприятия. Мы очень ценим их квалифицированный подход и рекомендуем клиентам, приобретающим вертолеты Bell в России», - прокомментировал генеральный директор Jet Transfer - представительства Bell Helicopter в России - Александр Евдокимов.

Клиенты оценили сервис клиентской поддержки Bell Helicopter по следующим категориям:



- работа авторизованных сервисных центров,
- доступность запчастей,
- стоимость запчастей,
- быстрая замена необходимых запчастей (AOG),
- гарантийное обслуживание,
- работа технических представителей,
- программа отслеживания текущего ремонта и надежности вертолета.

Bell Helicopter обладает самой большой сетью, состоящей более чем из 100 центров клиентской поддержки в 34 странах, 6 стратегических местных центров поддержки, 47 представительств и 43 инженеров. Все сфокусированы на выполнении требований клиентов, увеличении ответной реакции своих клиентов по всему миру и снижении прямых операционных затрат.

Bell Helicopter предлагает высочайшее качество обслуживания клиентов, а также предоставляет персональный сервис клиенту в любом уголке мира.

Без суеты

Международный аэропорт Мюнхена полностью соответствует представлениям об идеальном аэропорте – он современный, безопасный и привлекательный, но очень «шумный», если принять во внимание, какой ежедневный трафик обслуживает аэропорт. Однако для пассажиров, которые хотят в спокойной обстановке провести время перед вылетом или, например, встретиться со своими бизнес-партнерами, администрация аэропорта открыла новый VIP-лаундж - VIP Wing, расположенный в терминале 1.

Воспользоваться услугами VIP Wing могут пассажиры не только первого и бизнес, но и эконом-класса. Нужно только заранее забронировать услугу. Таких гостей могут встретить у самолета или проводить до лайнера в лимузине, обеспечить ускоренную процедуру прохождения регистрации, паспортного контроля или получения багажа. Кроме того, пассажиры могут сколько угодно времени находиться в зоне отдыха VIP Wing.



VIP-лаундж предлагает несколько тематических сыотов, где можно поработать в тишине, отдохнуть и подремать, буфет (шведский стол), солнечную террасу, просторные душевые, молельную комнату и элегантный сигарный кабинет. Бизнес-путешественников может заинтересовать зал для переговоров, оборудованный всем необходимым, что позволяет назначать деловые встречи прямо в аэропорту. На территории VIP Wing - бесплатный доступ в интернет.

Одновременно зона отдыха может вместить до 50 человек. Стоимость услуг - от 290 евро с человека (и 140 евро с каждого сопровождающего). При пребывании более трех часов осуществляется доплата в размере 60 евро в час. Дети до 2 лет обслуживаются бесплатно. Трансфер от/к самолету обойдется в 380 евро с одного человека и 190 евро с каждого компаньона. Сьют можно снять за 190 евро за первый час, 100 евро за каждый последующий час или за 1050 евро на 8 часов.

Аэропорт получил имя экс-премьер-министра Баварии Франца-Йозефа Штрауса и является вторым по величине и пассажиропотоку аэропортом Германии. Новый мюнхенский аэропорт начал работу 17 мая 1992 года, необходимость в строительстве более современного здания возникла в связи с тем, что старый аэропорт Мюнхена уже не справлялся с растущим потоком пассажиров. На самом деле, аэропорт находится в 28 километрах от Мюнхена, однако транспортное сообщение развито так хорошо, что добраться до города не составит никакого труда.



В борьбе за скорость и престиж

Cessna Aircraft сообщает об увеличении максимальной скорости своего нового бизнес-джета Citation Ten с $M=0,92$ до $M=0,935$. Несмотря на то, что это увеличение может показаться «скромным», именно оно поможет вернуть назад корону самого быстрого бизнес-джета для Cessna Aircraft. До настоящего времени этот титул носил флагман компании Gulfstream – G650 (максимальная скорость $M=0,925$), который уже в ближайшие месяцы начнет поступать владельцам.

О новых «скоростных» характеристиках Cessna Aircraft сообщила на ежегодных гонках GoPro Indy Grand Prix в Сонома (Калифорния). «Скорость является единственной причиной для полетов», именно эти слова основателя компании Клайда Цесны стали основным лейтмотивом стартовавшей рекламной кампании производителя.

Тем не менее, пока самым быстрым бизнес-джетом остается именно флагман Gulfstream. В первый раз G650 достиг максимальной скорости 0,925 Маха на высоте 42 500 футов (около 1050 км/ч на высоте 12 950 м) 2 мая 2010 г. А в январе 2011 года один из опытных самолетов G650 достиг максимальной скорости $M=0,94$, максимальной высоты в 51000 футов (15545 м).



Напомним, что первый полет прототипа нового самолета Citation Ten состоялся в начале января 2012 года. По планам Cessna, получение сертификата типа для Citation Ten ожидается в середине 2013 г., а во второй половине 2013 г. должны начаться поставки этого джета заказчикам.

Бизнес-джет среднего класса Citation Ten является дальнейшим развитием хорошо известной модели

Citation X и рассчитан на перевозку до 9 пассажиров (плюс 2 пилота). Производитель обещает, что новый самолет будет летать дальше своего предшественника - максимальная дальность 6008 км. Кроме этого, новая модель будет на 38 см длиннее Citation X, что, по мнению разработчиков, добавит комфорта пассажирам.

Стоимость нового самолета начинается с \$21,5 млн.

Пробки в московском небе

Пропускная способность воздушного пространства в районе московских аэропортов в определенные часы суток достигает предела и является существенным фактором, ограничивающим деятельность системы организации воздушного движения. Такой вывод сделали специалисты Московского центра АУВД, проанализировав предварительные результаты периода летней навигации.

Наиболее напряженной для службы управления воздушным движением традиционно стала вторая половина августа, на которую приходится конец отпусков. Причем, большинство россиян путешествуют через Москву, соответственно, и основная нагрузка приходится на зону ответственности МЦ АУВД. В нынешнем сезоне интенсивность воздушного движения достигла предельных значений не только для аэропортов столичного авиаузла, но и для производственных возможностей МЦ АУВД.

Из-за недостаточной пропускной способности взлетно-посадочных полос, некоторые рейсы вынуждены ожидать разрешения на посадку или взлет до 60 минут. Так, 26 августа в зоне ожидания в воздухе и на земле одновременно оказались более 25 воздушных судов.

По словам специалистов МЦ АУВД, основной причиной сложившейся ситуации являются недостатки в планировании и обеспечении полетов со стороны Главного центра ЕС ОрВД, в результате которых количество фактически выполняемых рейсов значительно превышает пропускную способность аэродромов Москвы по ВПП.

Другой очень важный аспект – проблема пропускной способности органов ОВД. Сейчас, чтобы ежедневно обеспечивать безопасность полетов более



2000 воздушных судов, специалисты МЦ АУВД уже задействуют все имеющиеся ресурсы, и технические, и технологические.

«Явным признаком нехватки пропускной способности диспетчерских пунктов ОВД является ограничение доступа пользователей в воздушное пространство или на аэродром и, как следствие этого, рост задержек воздушных судов на земле и в воздухе. Это обстоятельство вызывает негативные последствия, как для пользователей воздушного пространства, так и для самой системы ОрВД», – говорится в аналитическом отчете МЦ АУВД по итогам работы в первом полугодии текущего года.

По словам директора МЦ АУВД Владимира Ужакова, если для соблюдения безопасности полетов придется ограничивать количество обслуживаемых воздушных судов, это будет сделано. «У нас работают первоклассные специалисты, лучшие в России, но мы не можем эксплуатировать человеческий ресурс до бесконечности, – говорит Владимир Ужаков. – В ближайшее время планы по модернизации системы управления и оптимизации воздушного пространства в Московской зоне ЕС ОрВД должны быть реализованы, иначе об увеличении объемов пассажирских перевозок не может идти и речи».



На работу на вертолете

Возможности передвижения по столице и Подмосквью на вертолетах в ближайшее время будут расширяться. Об этом заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин. Зампред правительства уточнил, что в условиях чрезмерной сосредоточенности транспортных потоков часть из них уже пора поднимать в небо. Первым шагом может стать развитие вертолетных площадок.

Сейчас Москва для вертолетов - запретная зона. Даже МЧС, скорая и полиция могут появляться в небе над столицей только в строго определенных случаях. Если «вертушкам» дадут «зеленый свет» - город от этого только выиграет, уверен генеральный директор вертолетной компании «Аэросоюз» Сергей Хомяков. Для организации посадочных площадок на земле места много не потребуется. «Это примерно 20 на 20 метров. Естественно, рядом не должно быть ограничений для взлета и посадки в виде проводов, каких-то вышек. С крышами зданий гораздо сложнее. У нас нет строительных норм и правил для организации вертолетных площадок. Пока зарегистрированы только вертолетные площадки для государственной авиации. Для гражданской авиации таких норм нет. На новых зданиях они предусматриваются строителями и делаются, но вот зарегистрировать их в качестве именно вертолетной площадки пока, по-моему, ни у кого не получилось», - говорит Хомяков.

Сегодня летать над столицей имеют право только глава государства и вертолеты спецслужб. Но сама идея развития малой авиации в регионе не нова. Соответствующие планы, ссылаясь на Генплан, в 2010 году озвучивали в Москомархитектуре.

Несколько лет назад в Москве были определены 35 мест для вертолетных стоянок. Чиновники одобрили



только восемь из них. Плацдармы для техники планировалось разместить возле рек Яузы, Неглинки и Москвы-реки. Посадочные же площадки предполагалось строить на крышах высотных зданий. Каждая должна была принимать от пяти до семи вертолетов с вылетами примерно раз в полчаса. А чтобы шум не мешал жителям города, полеты хотели разрешить только днем и на высоте не меньше 100-200 м над землей. Реализация амбициозных проектов была намечена на 2011-2012 годы.

На обслуживание московских клиентов понадобится несколько десятков вертолетов, считают эксперты. Совершаться может по 40-50 рейсов в день. Сколько может стоить услуга, рассказал представитель компании Bell Helicopter в России Александр Евдокимов.

«Если вам нужно из-за города попасть в центр Москвы, например, на какую-то площадку, то слетать

туда и обратно в течение дня будет стоить от \$500 до \$2000-\$3000. Вертолеты летают со скоростью 200-300 км/ч. Долететь из ближнего Подмосквья в столицу можно за 15-20 минут», - отметил он.

Среди пользователей такой услуги могут быть чиновники верхнего уровня, которых обеспечивает государство. Для них время очень дорого, поэтому расходы на такой транспорт будут окупаться. Либо это очень богатые предприниматели. Либо это менеджеры класса «А», которые несут тоже очень большие потери при перемещении. И их компании будут платить за очень дорогой вертолетный транспорт. И как отмечает гендиректор «Аэросоюз» Сергей Хомяков, не такое это дорогое удовольствие. Сегодня вертолет стоит немногим дороже седана представительского класса. «Можно покупать вертолеты в кредит, в лизинг, сейчас возможно долевое владение воздушным судном, то есть несколько человек сбросились и купили воздушное судно. Можно покупать на корпорацию, на компанию. В России зарегистрировано около 3 000 воздушных судов. В Америке, в США, около 300 000. Вы представляете, какой разрыв между нашими странами и какие возможности у нас по увеличению этого парка?».

По словам вице-преьера Дмитрия Рогозина, Москва будет двигаться в сторону либерализации воздушного пространства. Сейчас первое место в мире по частоте использования гражданских вертолетов занимает Нью-Йорк. Однако, кроме сложностей с развитием инфраструктуры, в московском авиаузле есть и еще одна проблема. Полеты над городом сейчас регулируются федеральным законодательством, и на его изменение может потребоваться не менее года.

По материалам Вести ФМ и Коммерсантъ ФМ

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес-авиации в Европе.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

Как обычно, в обзор входят несколько критериев оценки состояния деловой авиации в Европе. Надо понимать, что система бронирования может предоставить сведения о запросах операторов и интересе к тому или иному рейсу или типу самолета. А сведения о том, был ли совершен рейс или нет, остаются за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес-авиации.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире, в США и в Европе
- Стоимость летного часа самых популярных самолетов в системе Avinode
- Самые популярные европейские маршруты

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	68	33	35	77	4	8	49	152
Великобритания	29	82	158	64	6	50	64	350
Франция	76	237	171	155	32	67	981	661
Италия	43	201	171	144	5	105	1154	325
Австрия	9	12	17	2	1	20	22	37
Швейцария	5	92	53	47	3	14	87	180
Россия	56	101	189	191	1	54	34	548

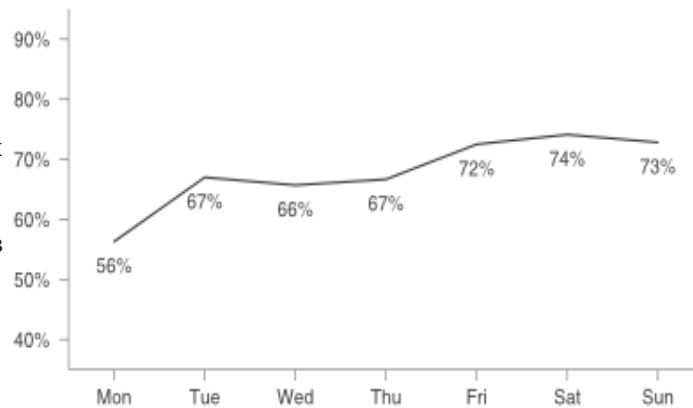
Количество Empty Legs.

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	18	4	12	5	3	4	1	11
Великобритания	11	55	21	13	0	5	2	59
Франция	12	17	23	15	3	17	8	28
Италия	3	5	15	17	6	3	1	18
Австрия	4	0	2	7	8	4	0	7
Швейцария	7	3	17	7	4	4	2	11
Россия	9	3	33	30	6	6	2	70

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	€ 1 728	€ 1 696	€ 1 631
Cessna Citation Excel	€ 2 956	€ 2 872	€ 2 816
Bombardier Challenger 604	€ 5 168	€ 4 837	€ 4 726

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 22 Cessna Citation Jet, 28 Cessna Citation Excel и 41 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Ницца - Олбия	371
2	Олбия - Ницца	308
3	Ницца - Ибица	161
4	Биргас - Кальяри	148
5	Ибица - Ницца	133
6	Лутон - Ницца	132
7	Лутон - Ибица	131
8	Ницца - Лутон	128
9	Лутон - Олбия	127
10	Ле Бурже - Ницца	119

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.