



Конец года все хотят закончить на мажорной ноте. Это и понятно, ведь все устали от плохих новостей и неуверенности. Даже назначенный на 21 декабря индейцами майя «Конец Света», и то воспринимается как повод отвлечься от неуютной реальности. Предприимчивые граждане с успехом зарабатывают на этом «суеверии», но и люди сами готовы обманываться. Вот такие же полярные настроения под конец года царят и в бизнес-авиации.

С одной стороны агентство Wingx рапортует о падении европейского трафика деловой авиации в ноябре на 5%, а с другой - индекс спроса Avinode на прошедшей неделе почти на треть превышает уровень прошлого года. Российские операторы наземного обслуживания также наблюдают рост по сравнению с 2011 годом. Уже за 11 месяцев 2012 года главная российская гавань бизнес-авиации Внуково-3 почти достигла уровня трафика за весь 2011 год, а впереди еще самое «сладкое» время - новогодние и рождественские праздники.

Кроме «Конца Света» эта неделя отметилась вводом в строй нового флагмана мировой бизнес-авиации - Gulfstream G650. Ожидания, что компания будет делать двойную поставку - американскому и международному клиенту - не оправдались. Но это никак не влияет на значимость события. А получение в пятницу сертификата EASA стало отличным подарком для компании к Рождеству и Новому Году!



Долетались до тюрьмы

Росавиация предлагает ввести уголовную ответственность за полеты на неисправных частных самолетах и очень существенно повысить штрафы за нарушение правил воздушного движения

стр. 14



Gulfstream идет на сверхзвук

Новый сверхзвуковой самолет, с рабочим названием Gulfstream Whisper, имеет несколько технологий, снижающих звуковой удар, которые основаны на результатах совместной экспериментальной программы NASA и Gulfstream «Quiet Spike»

стр. 16



Ленобласть воспарит и заправится

Правительство Ленинградской области разработало программу развития вертодромов на территории региона. Якорными объектами программы станут участки возле крупных заправочных станций, которые превратят в вертолетные площадки

стр. 17



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +8,29%; индекс стоимости: -2,10%

стр. 19



АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

Россия спасает положение в европейской бизнес-авиации

В ноябре активность европейских пользователей бизнес-авиации снова снизилась. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года, по данным **последнего отчета** агентства Wingx, сокращение количества бизнес-рейсов составило 5%. Больше других по отношению к прошлогодним показателям упали рынки Италии (15%), Испании (8%) и Франции (6%).

Таким образом, уже восемь месяцев подряд уровень активности в этом году ниже, чем в 2011 г., в среднем на 3,6%.

«Экономический климат и ценочувствительные клиенты усугубляют положение дел в отрасли», - от-

мечает управляющий директор агентства Кристоф Колер. «Практически все поставщики услуг деловой авиации в различных сферах бизнеса с настороженностью ждут 2013 год».

Как отмечается в сообщении, хорошими новостями в ноябре стали: увеличение числа рейсов в/из России и Турции, рост показателей эксплуатации в сегменте дальнемагистральных и сверхлегких бизнес-джетов, растущая популярность самолетов Pilatus и Embraer, рост активности на направлениях Киев и Стамбул, появление новых центров бизнес-авиации, например, в аэропорту Саусенд.

Источник: АТО





PULKOVO-3

center for business aviation









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

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

Falcon 2000S улучшается

К моменту получения сертификата в начале 2013 года окончательные летно-технические характеристики нового суперсреднего бизнес-джета Falcon 2000S будут значительно лучше, чем планировалось ранее.

За 18 месяцев испытаний, во время которых было совершено более 150 полетов и налетано 350 часов, Falcon 2000S продемонстрировал летные характеристики лучше расчетных, в частности на низкой скорости. В результате посадочная дистанция при стандартном посадочном весе была сокращена с 2600 футов (792 м) до 2315 футов (705 м), посадочная скорость снижена до 107 узлов (198 км/ч), а оптимальная длина ВПП составила 4325 футов (1318 м).

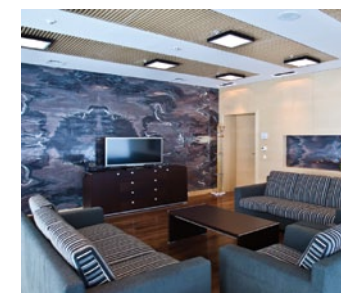
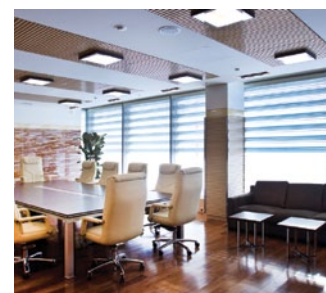
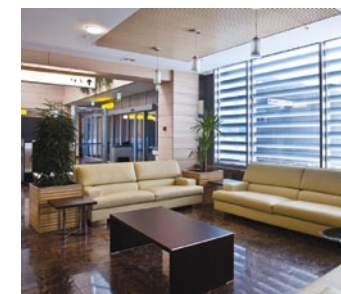
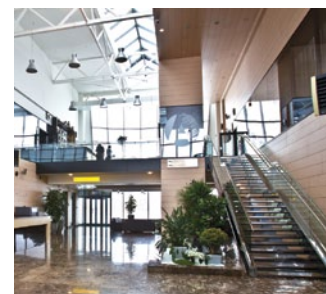
«Летные характеристики этого самолета превосходят. Клиенты смогут получить салон, дальность и скорость высокопроизводительных больших бизнес-джетов, но также будут иметь возможность использовать аэропорты, типичные для турбовинтовых

самолетов», - говорит президент и главный исполнительный директор Dassault Falcon Джон Розанваллон. «Это сочетание дает Falcon 2000S большой выбор по дальности маршрутов, большие возможности по выбору аэропортов и лучшую эффективность работы во многих аэропортах». Falcon 2000S будет иметь доступ в 1,5 раза большее количество аэропортов, чем любой другой бизнес-джет в этом классе.

Представленный в мае 2011 года, Falcon 2000S сможет перевозить шесть пассажиров на расстояние в 3350 миль. В качестве особенностей конструкции этого самолета можно отметить внутренний предкрылок, высокоскоростные законцовки крыла с плавным сопряжением и двигатели нового поколения PW308C, которые характерны малым количеством выбросов. Пассажирский салон Falcon 2000S создан дизайн-ателье BMW Group DesignworksUSA, а кабина экипажа оснащена авионикой последнего поколения EASy II.



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

Встать в строй!

В четверг, 20 декабря 2012 года, компания Gulfstream Aerospace, спустя три года после первого полета, поставила клиенту первый бизнес-джет G650. Как сообщает BizJetBlogger, счастливым обладателем первого самолета стал американский мультимиллиардер и владелец сети казино Стив Уинн (Steve Wynn).

Самолет с бортовым номером N711SW вчера выполнил свой первый рейс, перелетев с завода производителя в Саванне в Сан-Валлей, где будет базироваться. И по слухам, уже в течение двух следующих дней производитель планирует поставить второй флагманский самолет, который поступит в парк компании Exxon Mobil Corp.

Примечательно, что у Стива Уинна корпоративные самолеты по традиции имеют хвостовой номер

N711SW. Этот номер носили Gulfstream II (MSN 71), Gulfstream III (MSN 311), два Gulfstream IV (MSN 1033 и 1170), Gulfstream V (MSN 523) и Gulfstream G450 (MSN 4085). Два года, с 2002 по 2004, N711SW был на хвосте Global Express (MSN 9065).

«Мы очень гордимся этим самолетом и работой, которая была проделана всей командой, задействованной в разработке, производстве G650, а также смежниками», - говорит Лэрри Флинн, президент компании Gulfstream. «Первые поставки самолетов – это всегда знаменательный день, но этот особенно. Эта поставка представляет собой начало новой эры в конструкции и производстве самолетов с точки зрения качества, производительности, надежности, доступности запчастей и технического обслуживания. Мы с волнением наблюдали, как первый G650 покидает наш ангар, направляясь к своему новому

владельцу. И вскоре G650 станет обычным явлением в аэропортах всего мира».

А на следующий день, 21 декабря 2012 года, производитель сообщил о получении еще двух регламентирующих документов, касающихся нового флагмана – сертификата типа Европейского агентства авиационной безопасности EASA и производственного сертификата FAA. Одобрение производства G650, означающее, что производственный процесс изготовления самолета соответствует FAR Part 21, было получено компанией 20 декабря 2012 года. Этот сертификат выдается после полного аудита как производственных процессов на заводах Gulfstream, так и на предприятиях поставщиков, а также обеспечение системы качества.

Сертификат EASA на G650 компания получила 21 декабря 2012 года. И это позволяет новому флагману бизнес-авиации выйти на второй по величине рынок мира. Теперь клиенты из 27-и государств ЕС могут регистрировать и эксплуатировать G650 вполне легально. Сертификат FAA этот бизнес-джет получил 7 сентября 2012 года, также этот сертификат подтвержден властями Бермудских островов и острова Мэн.

Анонсированный компанией в 2008 году, самолет G650 сможет совершать беспосадочные рейсы с семью пассажирами и четырьмя членами экипажа на борту, покрывая расстояние в 7 000 морских миль (12 964 км). Таким образом, этот самолет может соединить Дубай с Нью-Йорком и Лондон с Буэнос-Айресом. Благодаря мощным двигателям Rolls-Royce BR725 самолет G650 покроет более короткие расстояния со скоростью 0,925 Маха. Никакой традиционный бизнес-джет не сможет настолько приблизить владельца к скорости звука.



G650 с номером N711SW в аэропорту Портленд-Хиллсборо, фото Russell Hill

KA-62 отправится в Бразилию возить туристов

Российский вертолетостроительный холдинг «Вертолеты России» заключил первый экспортный контракт на поставку вертолетов Ка-62 бразильскому оператору Atlas Táxi Aéreo. За период с первого квартала 2015 года по первый квартал 2016 года будет поставлено семь Ка-62. Контракт подразумевает также опцион на поставку дополнительно семи вертолетов данной модели.

Подписание документа состоялось в рамках визита в Россию президента Бразилии Дилмы Ваны Русеф. Это первый контракт на новый средний многоцелевой вертолет Ка-62, который является одной из самых ожидаемых новинок холдинга «Вертолеты России» на мировом рынке. До конца 2015 года планируется поставить 4 вертолета, еще один Ка-62 будет поставлен в первом квартале 2016 г.

Испытания Ка-62 планируется начать в 2013 году, а к 2015 году холдинг «Вертолеты России» рассчитывает сертифицировать вертолет для международного использования, в том числе в Бразилии. По условиям контракта, заключенного с Atlas Táxi Aéreo, российская компания совместно со своими региональными партнерами примет участие в создании сервисного центра для послепродажного обслуживания вертолетов в Бразилии.

Atlas Táxi Aéreo уже эксплуатирует средние многоцелевые вертолеты Ми-171А1, которые были поставлены годом ранее. Эти вертолеты победили в тендере бразильской национальной нефтяной компании Petrobras, и, вероятно, в будущем парк этих вертолетов будет увеличен.





Bell Helicopter
A Textron Company





**INDEPENDENT
REPRESENTATIVE**

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

Снова первые

По информации компании Avinode, в уходящем году крупнейший российский аэропорт по обслуживанию деловой авиации Внуково-3 останется наиболее востребованным при полетах в Европу и обратно. Данные самого аэропорта показывают, что за 11 месяцев текущего года через Внуково-3 было выполнено 18008 рейсов (из них российскими авиакомпаниями – 4108 рейсов, зарубежными – 13900). За этот период было обслужено 127601 пассажир (65216 по прилету и 562385 на вылет). По международным направлениям было выполнено 9423 рейса, а внутренних – 10115 рейсов.

Напомним, что сейчас в системе Avinode зарегистрировано 217 эксплуатантов воздушных судов по всему миру, постоянно обновляющих информацию о доступности и ценах по 750 самолетам для 115 фрахтовых брокеров. Обе клиентские группы, использующие Avinode, получают огромные преимущества в ведении бизнеса.

В настоящее время в состав комплекса Внуково-3 входит 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. Аэропортовый комплекс располагает ангарами для размещения и технического обслуживания самолетов бизнес авиации, а также перроном с оборудованными стоянками, рассчитанными на 150 воздушных судов разных типов и классов.

Во Внуково-3 компанией Jet Aviation создан специализированный сервисный центр по ТОиР воздушных судов деловой авиации.

«ДжетПорт СПб» увеличивает трафик и пассажиропоток

По итогам работы в уходящем 2012 году компания «ДжетПорт СПб» существенно увеличит свои основные показатели деятельности. Так, пассажиропоток рейсов бизнес-авиации в 2012 году, согласно прогнозам экспертов компании, составит 17000-17500 пассажиров, что на 10-12% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Количество рейсов бизнес-авиации, обслуженных «ДжетПорт СПб», также возрастет на 2% и составит ориентировочно 8150 рейсов. В начале 2013 года планируется открытие Центра Бизнес Авиации «Пулково-3», прокомментировали VizavNews в компании. Общая площадь территории Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» составит 100 тыс. кв.м., на которой будут расположены перрон с более чем 20-ю местами стоянок для ВС различного типа и класса, здание пассажирского терминала и прочие объекты инфраструктуры.

Пассажирский терминал общей площадью 4000 кв.м., позволит на первом этаже осуществлять обслуживание до 1500 пассажиров в сутки, а на втором разместить офисные помещения служб, администрации и руководства Центра Бизнес Авиации «Пулково-3».

В здании пассажирского терминала предусмотрено все необходимое для обслуживания пассажиров: зоны прилета/вылета, предполетного и таможенного досмотра, пограничного контроля, DUTY FREE, бар, переговорные и многое другое.

По оценкам экспертов, объем инвестиций в ЦБА «Пулково-3» составил порядка 2 млрд. рублей. «В процессе создания структуры и подбора персонала был учтен опыт ведущих российских и иностранных компаний, специализирующихся на организации наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации, благодаря чему в компании имеется



своя собственная Производственно-диспетчерская служба, Служба организации пассажирских перевозок, Служба специального транспорта, Служба оперативного наземного обеспечения, Отдел взаиморасчетов и ряд других структурных подразделений, обеспечивающих непрерывный круглосуточный процесс обслуживания наших клиентов» - комментируют в «ДжетПорт СПб».

В настоящее время аэропорт Пулково, согласно рейтингам Avinode, входит в десятку самых востребованных аэропортов бизнес авиации. По итогам ноября он занимает 7 место, оставив позади такие аэропорты как Биггин Хилл, Барселону, «Линате» (Милан), «Скипхол» (Амстердам), Мюнхен, Пальма де Майорка.

Air Elite Network пришла в Кельн

Business Aviation Centre Cologne и Air Elite Network заключили партнерское соглашение о предоставлении последней услуг по топливообеспечению в бизнес-терминале аэропорта Кельн, который управляется компанией Business Aviation Centre Cologne (BACC). Согласно достигнутым договоренностям Air Elite Network будет предоставлять необходимое количество топлива по фиксированным ценам, а также будет иметь возможность заключать договора на привлечение новых клиентов для базирования в BACC.

Компания Business Aviation Centre Cologne (BACC) была основана в аэропорте Кельна в 2011 году и является дочерней компанией Kurz Aviation Service из Штутгарта. Компания Kurz Aviation Service, руководителями которой являются господа Rolf Kurz и Hagen Kurz, построила уже в 1998 году первый частный терминал деловой авиации в Германии.

«Уже первые месяцы после открытия были очень успешными для нас, и мы более чем выполнили ожидания наших клиентов. В 2012 году мы ожидаем увеличение пассажиров на 60 процентов. Строительство терминала деловой авиации в Кельне и хорошая репутация, которая предшествует нам, привела к конкурентной ситуации, которая возникла между нами и терминалом деловой авиации в Дюссельдорфе. Мы ожидаем, что в будущем многие клиенты решат вылететь из Кельна, так как этот аэропорт имеет одно из существенных преимуществ - здесь не существует запрета на ночные полеты, и необходимость в слотах отсутствует», - прокомментировал руководитель BACC Дирк Лауфенберг.

Qatar Executive займется ТОиР

В середине декабря 2012 г. Qatar Executive сообщил о получении сертификата на техническое обслуживание самолетов Bombardier (за исключением семейства Learjet), выданного Европейским агентством авиационной безопасности EASA. Таким образом, Qatar Executive продолжает активно выходить на рынок услуг ТОиР.

В настоящее время Qatar Executive владеет в Международном аэропорту Доха специализированным ангаром для технического обслуживания и ремонта самолетов общей площадью 6300 кв.м.

Напомним, что в марте 2012 года в Bombardier Aerospace анонсировали новый проект строительства линейной станции технического обслуживания в Дохе (Катар). Клиентам будет доступен полный спектр технических работ для самолетов Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605 и семейства Global. Уполномоченным агентом по оказанию услуг назначен бизнес-оператор Qatar Executive, который в настоящее время является лидером по количеству самолетов Bombardier в регионе.

По словам президента компании Qatar Airways (Qatar Executive – дочернее подразделение национального перевозчика Катара) Акбара Аль Бейкера, достижения Qatar Executive за три года существования, заставляют команду Qatar Airways активно инвестировать в свою дочернюю компанию. «При этом финансовые вливания будут касаться не только чартерной составляющей, но и технического обслуживания самолетов. Рынок бизнес-джетов Bombardier в странах Персидского залива развивается стремительно. Спрос на услуги ТОиР растет пропорцио-



нально количеству эксплуатируемых лайнеров, и мы надеемся, что уже в ближайшее время сможем рассказать журналистам о деталях проекта по созданию одного из самых крупных технических центров на Ближнем Востоке», - говорит г-н Бейкер.

Сегодня Qatar Executive управляет шестью собственными самолетами Bombardier, парк которых будет расширяться для удовлетворения растущего спроса на высококласное обслуживание в сфере частных авиаперевозок в регионе Ближнего Востока и во всем мире. Наряду с тремя самолетами Challenger 605 и двумя Global 5000 в распоряжении компании Qatar Executive также имеется роскошный Global Express XRS с двумя просторными салонами, где свободно размещаются до 13 пассажиров.

GE Aviation и MNG Jet партнеры

Турецкий провайдер услуг ТОиР MNG Jet назначен авторизованным центром по обслуживанию двигателей GE CF34-3, установленных на самолетах семейства Bombardier Challenger. В соответствии с подписанным соглашением, компания сможет выполнять полный спектр работ на двигателях, включая замену силовой установки и ее компонентов. Базовое техническое обслуживание GE CF34-3 будет производиться в техническом центре компании в аэропорту Стамбула (Sabiha Gokcen Airport). Также, по просьбе клиентов, мобильные технические бригады могут вылететь и на другие технические станции, позволяющие осуществлять ремонт.

MNG Jet является частью холдинга MNG Holding, который работает в разных отраслях: финансах, туризме, строительстве, энергетике, массмедиа, карго-перевозках и авиации.

Авиационный сектор холдинга MNG стал развиваться с 1996 года, когда были основаны грузовые авиалинии MNG Airlines. В 2002 году была основана компания MNG Technics, которая занимается техническим обслуживанием коммерческих воздушных судов, а в 2008 году была основана MNG Jet, которая предоставляет технические, консалтинговые и инженеринговые услуги для бизнес-джетов. В настоящее время компания выполняет техническое обслуживание самолетов Challenger 601/604/605 и Hawker 750, 850 XP и 900XP в своих центрах в Стамбуле, Анкаре, Рас-Аль-Хайма и в любых других аэропортах по требованию клиентов.

В 2010 году в развитие авиационного сектора холдинга MNG были сделаны значительные инвестиции: в середине 2011 в Стамбуле введен в эксплуатацию новый ангар на 5000 кв. м, а также новый офис на 3000 кв. м.

Небольшая ошибка

12 декабря 2012 года FAA опубликовала для бизнес-джетов G350/450 директиву летной годности после того, как на одном из самолетов, который проходит текущее обслуживание, была обнаружена ошибка тестовой системы электронного блока управления закрылками/стабилизаторами. Эта ошибка может возникнуть при проверке систем самолета перед первым полетом в этот день и суть ее состоит в том, что система не подтверждает готовность гидравлического тормоза, который используется для остановки двигателя, управляющего системой продольной балансировки самолета, в случае выхода из строя этой системы.

Пресс-секретарь Gulfstream заявил изданию AIN, что в этой директиве не идет речь ни о двигателе

системы продольной балансировки, ни о тормозе, а только о программном обеспечении, которое используется для тестирования системы каждое утро. Пока готовится программная «заплатка», Gulfstream выпустила бюллетень оповещения клиентов, а также директиву технического обслуживания, в которых для экипажей описана ручная процедура проверки работоспособности тормоза. По словам Gulfstream, ручная процедура добавляет лишь несколько операций к ежедневной кабинной проверке.

Также компания уже уведомила о проблеме операторов 97-ми процентов из 260 эксплуатирующихся самолетов этого типа, однако, по словам производителя, еще ни на одном G350 или G450 не наблюдалась подобной проблемы.



Назначен глава Dassault Aviation

Выбран преемник нынешнего руководителя Dassault Aviation SA Шарля Эдельстена, который 8 января выходит на пенсию. Новым председателем и генеральным директором французского авиапроизводителя боевых самолетов и бизнес-джетов станет Эрик Траппиер (Eric Trappier), который до этого занимал должность руководителя международного отдела Dassault Aviation. Эрик Траппиер приступит к исполнению новых обязанностей с 9 января 2013 года.



А Шарль Эдельстен останется директором компании и станет членом комитета по аудиту, так же как основатель компании Марсель Дассо, который занимал эти посты вплоть до своей смерти в возрасте 94 лет.

Одновременно с этим назначением, на новую должность переходит главный финансовый директор Dassault Aviation Лоик Сайгален, который станет исполнять обязанности главного операционного директора.

С заботой о юных пассажирах

В середине декабря 2012 года компания Gama Group объявила о вводе новой дополнительной и абсолютно бесплатной услуги для клиентов, путешествующих с детьми. Теперь все самолеты оператора будут оборудованы новыми креслами «Gama Infant Safety Seat», разработанными специалистами компании. Первый Bombardier Challenger 604 уже получил детские места.

По мнению представителей компании, новые кресла для юных путешественников подходят практически ко всем типам бизнес-джетов. «В процессе руления, взлета и посадки дети не должны находиться на руках у родителей, так как это наиболее сложные этапы полета. Наши новые кресла придутся по душе как самим пассажирам, так и владельцам самолетов, ведь они могут быть сделаны по персональным эскизам, учитывая все пожелания заказчика», - комментируют в компании.

Новые кресла для малышек предлагаются для детей разного возраста (вплоть до 12 лет) и веса (до 30 кг). Чтобы подчеркнуть индивидуальность, в компании предлагают персональный дизайн и любую на выбор цветовую гамму. В компании отказываются давать комментарий относительно цены на кресла, считая, что с каждым клиентом необходимо работать индивидуально, однако говорят о том, что их продукт в настоящее время весьма востребован.

В настоящее время Gama Group получила сертификат TSO-C100b, и параллельно кресла компании сертифицированы для установки на самолетах Airbus и Boeing (в настоящее время компания подписала контракт с Virgin Atlantic и Cathay Pacific).

Напомним, что на борту многих коммерческих авиалиний не допускается использование вспомогатель-



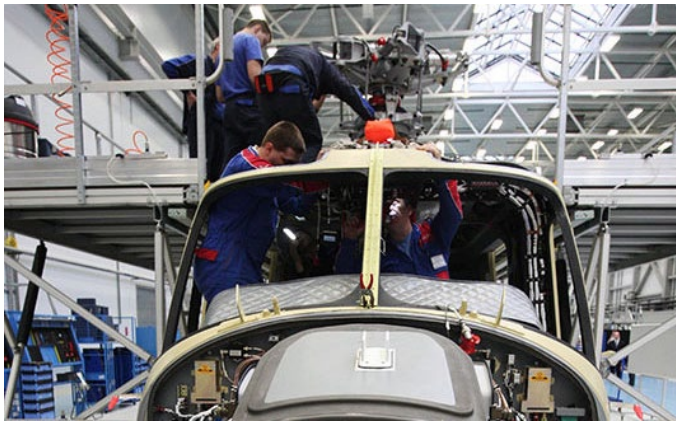
ного кресла. Тем не менее, разрешено использование автомобильного детского кресла и детского ремня безопасности, удовлетворяющего требованиям Федерального управления гражданской авиации. Подобные кресла могут предназначаться только для детей в возрасте от 6 месяцев до 3 лет, и они должны быть одобрены к эксплуатации на борту и отвечать международными нормами летной годности. Автомобильное сиденье должно быть расположено по ходу движения и прикрепляться к креслу самолета с помощью поясного ремня безопасности.

«Детские ремни безопасности, соответствующие нормам Федерального управления гражданской авиации, могут быть также использованы на борту самолета. Однако не все детские автомобильные сиденья могут быть закреплены на кресла первого и бизнес-классов и не всех авиакомпаний», - говорится во всех инструкциях по безопасности. Но данные по инцидентам с самолетами свидетельствуют о том, что чаще всего страдают в них именно дети.

Российский AW139 испытали на земле

Первое опробование на земле вертолета AW139 российской сборки состоялось в среду 19 декабря на площадке летно-испытательного комплекса МВЗ им. Миля.

Вертолет выкатили из ангара, в течение 30 минут проводили опробование двигателей, систем и агрегатов на земле. Все системы отработали нормально.



В ближайшее время должен состояться первый полет AW139 российской сборки.

ОАО «Вертолеты России» и AgustaWestland на 49-м авиасалоне в Ле-Бурже учредили совместное предприятие HeliVert для управления заводом по сборочному производству вертолетов AW139.

AW139 - средний двухдвигательный вертолет взлетной массой 6400 кг, способный перевозить до 15 пассажиров. Используется как вертолет для корпоративных и VIP-перевозок, а также для офшорных перевозок, выполнения поисково-спасательных работ и пожаротушения.

Евгений Матвеев

Первый Bell 429 поставлен на туманный Альбион

Энергетическая компания National Grid Electricity Transmission станет первым оператором Bell 429 на территории Великобритании. Передача машины представителям компании состоялась в городе Ми-рабель (Канада), где расположено предприятие Bell Helicopter.

Поставка будет выполнена после одобрения EASA адаптации вертолета в европейской штаб-квартире Bell Helicopter в Праге (Чехия). Как сообщается, приобретенный Bell 429 будет использоваться для мониторинга состояния и ремонта ЛЭП и трубопроводов. Bell 429 будет поставлен в конфигурации с рабочей станцией бортоператора. В состав авионики войдут 20-дюймовые дисплеи высокого разрешения SkyQuest, блок управления MX-10, система записи

переговоров HD Nano Flash, USB-порты и клавиатура.

«Решение о покупке Bell 429 явилось результатом успешного сотрудничества экспертов National Grid и Bell Helicopter», - заявил Дэнни Малдонадо, исполнительный вице-президент по продажам и маркетингу Bell Helicopter.

Базовая конфигурация Bell 429 предусматривает управление одним пилотом, современное навигационное оборудование и сертификацию категории А, обеспечивающие самый высокий уровень безопасности. В вертолете установлена система, поглощающая вибрации. Вертолет Bell 429 рассчитан на перевозку до 7 пассажиров.



GJC добавил в парк Global Express XRS В свой первый полет отправился седьмой по счету BBJ 747-8

Компания Global Jet Concept сообщает о добавлении в свой европейский парк двух новых самолетов - Bombardier Global Express XRS и Cessna Citation CJ2. В настоящее время оба бизнес-джета доступны для выполнения рейсов.

По мнению представителей компании, новый 10-местный Bombardier Global Express XRS, который является третьим самолетом этого типа в парке оператора, позволит предоставить клиентам непревзойденный уровень комфорта в сочетании с возможностью длительного беспосадочного перелета. Также компания сообщает и о добавлении в парк нового шестиместного Cessna Citation CJ2. Вскоре самолет получит разрешения на полеты в Лондон-Сити и Сан-Тропе. Оба самолета будут базироваться в Европе.

Global Jet Concept была основана в 1999 году Майком Савари. За 13 лет работы компания приобрела внушительный опыт в управлении частными самолетами и в организации коммерческих перевозок и стала одной из крупнейших европейских авиакомпаний бизнес-авиации. На сегодняшний день под управлением Global Jet Concept находится более 60 самолетов, что делает компанию одним из крупнейших игроков на европейском рынке. Воздушный парк перевозчика состоит как из собственных воздушных судов, так и из самолетов частных владельцев, находящихся в управлении Global Jet Concept.

«Российский» флот компании состоит из самолетов Falcon 7X, Challenger 604, Gulfstream G200, Legacy 600, Falcon 900EX EASy и Gulfstream G450. В настоящее время компания Global Jet Concept базирует свои самолеты в столичных аэропортах Внуково и Шереметьево, а при необходимости выполняет рейсы и из Остафьево.

Как стало известно BizavNews, очередной, седьмой по счету, самолет BBJ 747-8 отправился в свой первый испытательный полет. Новый лайнер с бортовым номером VQ-BSK предназначается для Qatar Amiri Flight (эксплуатацией самолета будет заниматься бермудская компания Worldwide Aircraft Holding Co). После выполнения летных программ самолет отправится в центр комплектации Lufthansa Technik и предположительно во втором-третьем квартале 2014 года будет передан заказчику для эксплуатации. Для Qatar Amiri Flight это уже второй самолет BBJ 747-8. Так же как и первый борт, новый лайнер будет оснащен Aeroloft System, разработанной компанией Greenpoint Technologies.

Благодаря технологии Aeroloft System существенно увеличится площадь салона за счет использования пространства между верхней и основной палубой самолета. В «новом» пространстве будут установлены

восемь дополнительных спальных кают и гардеробная (площадь 393 квадратных футов, т.е. 36,5 квадратных метров пространства в салоне). Установка системы Aeroloft произведена специалистами Boeing Global Transport & Executive Systems (GTES) в городе Вичита, штат Канзас.

Qatar Amiri Flight – бизнес-перевозчик, принадлежащий правительству Катара. Компания основана в 1977 году и осуществляет перевозки исключительно королевской семьи Катара и высших государственных чиновников страны. В настоящее время перевозчик эксплуатирует шестнадцать бизнес-лайнеров: Airbus A310-308, Airbus ACJ319, Airbus ACJ320, Airbus A330-200, Airbus A340-200, Airbus A340-541, Boeing 747SP, Bombardier BD-700-1A10 Global Express. Средний возраст самолетов составляет 11 лет при очень небольшом налете.



Технологии, персонал и знание рынка

Прошедший 2012 год стал для российских производителей авиационного оборудования и интерьеров не только годом увеличения объемов производства, но и годом инвестиций. Эффективные экономические показатели в 2011 году позволили участникам Ассоциации компаний авиационных интерьеров (АКАИ) в 2012 году использовать собственные средства не только на поддержание высокотехнологичного уровня производства, но и участвовать в альтернативных проектах, исключая при этом внешние источники финансирования.

Ситуация на рынке отечественного гражданского авиастроения заставила российских производителей пересмотреть маркетинговую стратегию и тактику работы. Результатом усилий стало участие интерьерных компаний в проектах по созданию авиационных тренажеров, а также строительство пилотских кабин.

Диверсификация бизнеса позволяет компаниям устойчиво стоять на ногах и зарабатывать деньги. Однако стабильность и наращивание мощностей ориентированы все же на гораздо большие амбиции рынка, среди которых выделяются три основных направления рынка:

- оборудование салонов воздушных судов - занимает 60% рынка;
- производство авиационных комплектующих – занимает 30% рынка;
- техническое обслуживание и ремонт интерьерного оборудования – 10% рынка.

В отрасли производства салонов воздушных судов и интерьерных комплектующих сегодня работает 17 предприятий, включая главные авиационные заводы России. Одни из самых успешных компаний: ООО «ВЕМИНА Авиапрестиж», ООО «АЭРО Стайл», ЗАО «КВАНД-АСХМ», входят в состав АКАИ.

Производственный холдинг «ВЕМИНА Авиапрестиж» стремится поддерживать среднегодовой оборот не менее 1 млрд. RUR в год. Большая часть расходов идет на развитие компании, освоение новых направлений, привлечение высококвалифицированных специалистов. Так, в 2012 году численность персонала на предприятии выросла на 10%.

В результате получения европейских сертификатов производственный холдинг «Вемина Авиапрестиж» за 2012-й год значительно укрепил свои позиции на рынке технического обслуживания интерьерного оборудования зарубежной авиатехники:

- усилено сотрудничество с компаний «Аэрофлот» в части обслуживания парка самолетов Boeing, Airbus;
- начато обслуживание бизнес-джетов на базе «АВКОМ-Д»;
- получен статус авторизованного центра английской компании Ireso на право обслуживания пилотских кресел;
- имеющийся статус авторизованного центра В/А Aerospace дает право обслуживать интерьерное оборудование, установленное в самолеты Суперджет.

ООО «Вемина Авиапрестиж» участвует в производстве новой авиатехники, а именно, оборудует современные российские лайнеры, так называемые «зеленые хвосты», Ил-96, Ту-214. В 2012 году компания создала и установила VIP салоны в 2 самолета Ту-154 и оборудовала Ил-96. Еще один проект, самолет Ту-214, находится в работе. Участие в новых проектах составляет 80% от общих заказов компании и позволяет ей занимать около 70% рынка внутренне-го оборудования воздушных судов.

Согласно экспертным оценкам, 90% комплектующих изделий, оборудования и элементов интерьера, уста-

новленных в VIP интерьеры воздушных судов, производится российскими компаниями. Так, главным поставщиком кресельного оборудования для российских VIP воздушных судов является компания КВАНД. По результатам прошедшего года предприятие отгрузило более 60 пассажирских кресел повышенной комфортности для установки их в салоны Ан-148, Ил-96, Ту-214 и др.

Виталий Романюк - генеральный директор производственного холдинга «ВЕМИНА Авиапрестиж», президент АКАИ: «Во многих проектах мы используем опыт и ресурсы всех участников Ассоциации и за последние годы значительно перестроили свою работу. Нас не пугают перемены. Нет времени сожалеть, что жизнь меняется, нужно быстро меняться самим. Мы постоянно изучаем рынок, его потребности и выстраиваем свою работу с их учетом. Мы взяли ориентир на динамичное развитие, основанное на инновационных решениях. Для развития бизнеса равнозначно важны три ключевых фактора: технологии, персонал и знание рынка. Комплексность подхода к их освоению дает результат по всем направлениям деятельности предприятия и способствует росту производства, расширению линейки услуг. Важно вовремя отследить этап перехода на новый уровень, а для этого необходимо «держать руку на пульсе» отечественных и мировых тенденций».

АКАИ призвана объединить усилия ведущих предприятий по разработке и установке серийных и VIP интерьеров ВС в производстве комплектующих изделий, мебели и элементов интерьера для салонов самолетов. Состав АКАИ: ООО «Вемина Авиапрестиж», ООО «Фирма АККО», ОАО «НИАТ», ООО «Аэро Стайл», ЗАО НПФ «КВАНД-АСХМ».

Деловую авиацию возьмут под Локотки

Проект центра деловой авиации (ЦДА) в Башкирии обретает реальные очертания. Как рассказал „Ъ” Рамиль Тимиргазин, генеральный директор ООО «Аэроинвест-Уфа», выступающего оператором центра, в настоящее время компания занимается оформлением в аренду 15,8 га федеральной земли возле поселка Локотки. Центр будет располагаться «в едином ансамбле» с новым международным терминалом уфимского аэропорта. Проектировать ЦДА будет санкт-петербургский «Ленаэропроект», который уже разрабатывает концепцию нового международного терминала. Проектировщики должны будут разместить на 5 тыс. кв. метров ангары для одновременного хранения 6-8 бизнес-джетов и спецтехники, зал повышенной комфортности, бизнес-центр, торгово-выставочный комплекс и т. д. Для взлета и посадки судов «Аэроинвест» планирует использовать полосы уфимского аэропорта. В планах компании на первом этапе ежедневно принимать по два-три рейса с увеличением к полному запуску центра до 10–15. «На рынке бизнес-перевозок ежегодно наблюдается прирост 20–25%», - отметил господин Тимиргазин.

Единоличным собственником «Аэроинвеста» является германская компания Gebr. Heinemann, чьи представители обсуждали проект строительства центра с президентом Башкирии Рустэмом Хамитовым в сентябре этого года. По словам господина Тимиргазина, иностранные инвесторы готовы вложить в проект около €25 млн. Окупаемость они оценивают в 15 лет, рентабельность — в 10%.

ЦДА намерен составить конкуренцию действующим игрокам на рынке — московскому Внуково-3 и прибалтийским компаниям. «Например, во Внуково базирование самолета в ангаре стоит около 15 тыс. руб. в день, в Прибалтике — около 8 тыс. руб. Мы планируем установить цену 5 тыс. руб.», - заявил господин Тимиргазин. В планах «Аэроинвеста» -



«завести действующую авиакомпанию, имеющую лицензию». Не исключил гендиректор и то, что «в перспективе» «Аэроинвест» создаст авиакомпанию и получит на нее свидетельство эксплуатанта. ЦДА также предоставит своим клиентам услуги по ремонту самолетов. Будет ли это осуществляться силами самой компании или эту сферу передадут на аутсорсинг, пока неясно.

Возможные партнеры «Аэроинвеста» смотрят на проект уфимского центра с настороженностью. В пресс-службе АФК «Система» вчера заявили, что в структуру холдинга входит оператор бизнес-авиации Premier Avia, базирующийся в Шереметьево. «Обсуждать сегодня смену места базирования, с нашей точки зрения, было бы преждевременно», - отметили в «Системе». Собеседник в авиакомпании «Рус-Джет», попросивший на него не ссылаться, отметил, что «им ничего не мешает садиться в уфимском аэропорту». «При необходимости мы и сейчас можем приземляться в уфимском аэропорту. Возможно,

потом будут какие-то улучшения. Но менять место базировки мы вряд ли станем», - пояснил он. Начальник отдела маркетинга и рекламы московской компании «Бизнес-авиация» Иван Козлов сообщил, что воздушный флот компании базируется в Швейцарии, и вопрос о замене места дислокации «в настоящий момент не рассматривают». «Цена на услуги не является приоритетом в выборе места базирования самолета. Должно быть адекватное соотношение цены и качества, и репутация обслуживающей компании на рынке», - пояснил он.

Эксперты рынка разделились в прогнозах деятельности ЦДА на рынке деловых авиаперевозок. Генеральный директор агентства Infomost Борис Рыбак назвал проект «вполне реалистичным». «Спрос на деловую авиацию и базирование в России есть. И даже в таком люксовом сегменте существуют разные бизнес-модели. Поэтому Уфа вполне может заинтересовать участников рынка более экономным вариантом стоимости ангарного хранения воздушного судна», - отметил он. Глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что создание инфраструктуры для бизнес-перелетов в Уфе «для российских операторов — большое преимущество». Что касается воздушных судов, базирующихся за рубежом, господин Пантелеев считает, что многие собственники не заинтересуются предложением российского оператора. «Регистрировать самолет в России менее выгодно, чем за границей. В этом случае нужно платить таможенные пошлины и НДС в размере около 40% от стоимости судна. Поэтому сегодня многие компании и частные лица предпочитают не базироваться в России. И пониженные тарифы на ангарное хранение вряд ли убедят их в обратном», - подчеркнул он.

Источник: Коммерсантъ-Уфа

Долетались до тюрьмы

Росавиация предлагает ввести уголовную ответственность за полеты на неисправных частных самолетах и очень существенно повысить штрафы за нарушение правил воздушного движения.

А также разработать процедуру аннулирования свидетельств пилотов, которые нарушают правила и инструкции. Об этих предложениях шла речь в среду, 19 декабря, на совещании в Росавиации. Очень важно, чтобы с развитием гражданской авиации общего назначения (то есть той, которая не используется для осуществления коммерческих воздушных перевозок, регулярных рейсов) не увеличивалось число инцидентов, но пока наблюдается обратная тенденция, констатировал глава Росавиации Александр Нерадько.

При президенте образована комиссия по авиации общего назначения, и, безусловно, там будут рассматривать и вопросы безопасности. Еще остро стоит

вопрос метеобеспечения личных самолетов. По существующим нормам, командир личного судна сам выбирает, где брать данные о погоде. Но это не совсем правильно, считают в Росавиации. Хотя зачастую проще получить погоду во Внуково через Венту. Чтобы исправить ситуацию, ведется работа с Росгидрометом, отметил Нерадько.

Что касается нарушений, то, по данным начальника управления инспекции по безопасности полетов Росавиации Сергея Мастера, в 2012 году произошло 17 катастроф, где погиб 31 человек, и восемь аварий. Причины известны - нарушение правил безопасности полетов, что практически приобрело систематический характер. Пилоты небольших судов выдвигают в небе недопустимые маневры на предельно малых высотах, передают штурвал посторонним лицам. Взлетают на неисправных самолетах. Никаким другим словом, как «бравата», это

не назовешь, сказал Мастер. И наибольшее число авиапроисшествий совершается пилотами с налетом более тысячи часов. То есть они явно переоценивали свои навыки, а сложности предстоящего полета, наоборот, недооценивали.

А в этом году в конце ноября в Ставропольском крае произошла авария самолета типа X-32 «Бекас», на борту которого был нанесен номер RA-0377G. При расследовании оказалось, что этот номер оказался липовым. А зарегистрированный по нему самолет находится в Ленинградской области. То есть на самолетах уже начали самовольно рисовать номера. И летают на судах, «замаскированных» даже под государственную авиацию.

Нарушение в правилах использования государственного знака RA встречается у тех, кто часто летает за рубеж, так как в этом случае зафиксировать грубые нарушения российского законодательства более сложно, отметил вчера представитель Росавиации. Кроме того, те, кто экономит на оформлении и регистрации, еще и не следят за техническим состоянием самолетов. Также были выявлены случаи установки контрафактных изделий и агрегатов, отметил Мастер.

В настоящее время в частной собственности у физических лиц сейчас насчитывается 1815 самолетов. Из них зарегистрированных на территории Московского региона - 850 судов, то есть 47 процентов. Всего в государственном реестре около 2400 легких и сверхлегких воздушных судов, в том числе и в собственности юридических лиц.

Источник: Российская газета



Через 10 лет число бизнес-джетов в Европе увеличится до 5000

Несмотря на существующие в европейской экономике проблемы, рынок деловой авиации продолжает расти. В настоящий момент в регионе эксплуатируется около 3500 бизнес-джетов, большинство из них принадлежит владельцам и операторам из Западной Европы. По мнению экспертов AviaIM Jet Trading, вопреки текущей неустойчивости рынка, в долгосрочной перспективе количество частных и корпоративных самолетов в регионе увеличится до 5000 единиц, а также произойдет смещение центров развития в сторону Восточной и Северной Европы.



«Сегодня существует огромное количество самолетов, которые могут использоваться в частных, корпоративных или чартерных целях. Именно поэтому определить точное количество бизнес-джетов в Европе достаточно непросто. Некоторые специалисты полагают, что речь идет примерно о 2500 самолетов, другие уверяют, что их свыше 4000. Согласно нашим статистическим данным, сегодня в Европе насчитывается около 3300 самолетов, которые можно квалифицировать как бизнес-джеты. В любом случае, судя по существующим тенденциям, часть этих самолетов скоро определенно сменит своих хозяев и географию эксплуатации», - говорит Айрида Казлаускайте, представитель AviaIM Jet Trading.

В обремененных серьезными финансовыми проблемами южно-европейских странах (Испания, Португалия, Италия, Греция) заметно снижается спрос на услуги деловой авиации, а также распродается часть парка бизнес-джетов. Низкие кризисные цены и высокое доверие к техническому состоянию европейских самолетов превратили Европу в основной рынок купли-продажи подержанных самолетов деловой авиации. Сегодня крупнейшим европей-

ским покупателем (и одновременно крупнейшим в мире рынком деловой авиации) является Северная Америка.

Новый против подержанного

Европейские бизнес-джеты выставляются на продажу не только теми, кто испытывает финансовые трудности. Рынок деловой авиации каждого региона имеет свою специфику. В США для владельцев бизнес-джетов на первом месте стоят цена и техническое состояние самолета, в то время как европейцы предпочитают приобретать именно новые, только что собранные джеты. Последнее, в свою очередь, означает, что при обновлении своего авиапарка, европейские владельцы бизнес-джетов активно пополняют существующее в регионе предложение подержанных самолетов.

«Представители из Северной Америки – это не единственные игроки на рынке. Центральная и Восточная Европа, а также Скандинавия, на которых

экономический кризис повлиял в меньшей степени, с растущим интересом присматриваются к выставленным на продажу подержанным бизнес-джетам. К приобретению судов они подходят более прагматично», - отмечает Айрида Казлаускайте.

Новые центры развития

На сегодняшний день в Восточной Европе насчитывается около 400 бизнес-джетов и еще 250 самолетов – в странах Северной Европы. Предполагается, что в последующие 10 лет рынок деловой авиации будет заметнее всего расти именно в этих регионах. На фоне быстро восстанавливающейся экономики все больше предпринимателей региона получают возможность приобрести собственный самолет, развивается также и бизнес в регионе, повышая спрос на услуги бизнес-чартера.

Hawker Beechcraft недавно объявил, что рынок деловой авиации в Центральной Европе за последние годы совершил огромный скачок вперед. Рост поставок бизнес-джетов только в Польше составил 160%. В этом нет ничего удивительного - рост национального ВВП коррелирует спрос на услуги деловой авиации. В 2011 году рост ВВП Польши превысил 4%. Согласно данным Европейской комиссии, в этом году самый быстрый рост ВВП будет приходиться именно на Восточную Европу, лидером которой, вероятно, станет Литва с прогнозируемыми 3,4%.

«Параллельно восстановлению европейской экономики будет расти спрос на самолеты деловой авиации. По нашим подсчетам, через десять лет европейский флот бизнес-авиации будет насчитывать около 5000 самолетов, что на 50% больше, чем сегодня», - резюмирует Айрида Казлаускайте.

Gulfstream идет на сверхзвук

Gulfstream Aerospace немного приоткрыл завесу над обликом своего перспективного проекта сверхзвукового бизнес-джета. Как стало известно Flightglobal, производитель подал заявку на патент, в котором присутствовали чертежи конструкции сверхзвукового бизнес-джета. Особенности нового самолета стали телескопическая носовая часть, сильно наклоненная передняя часть фюзеляжа и изменяемая геометрия крыла.

Изображения из патентных заявок, датированных

апрелем и августом 2012 г., появились после первых упоминаний в прессе о том, что Gulfstream «очень близок» к преодолению проблемы звукового удара, который не дает коммерческим сверхзвуковым самолетам летать над населенными районами.

В последней заявке также видно, что конфигурация самолета значительно эволюционировала по сравнению с чертежами концепции самолета, выпущенными в 2007 и 2009 годах, и которые подавались в патентные органы для регистрации товарного знака

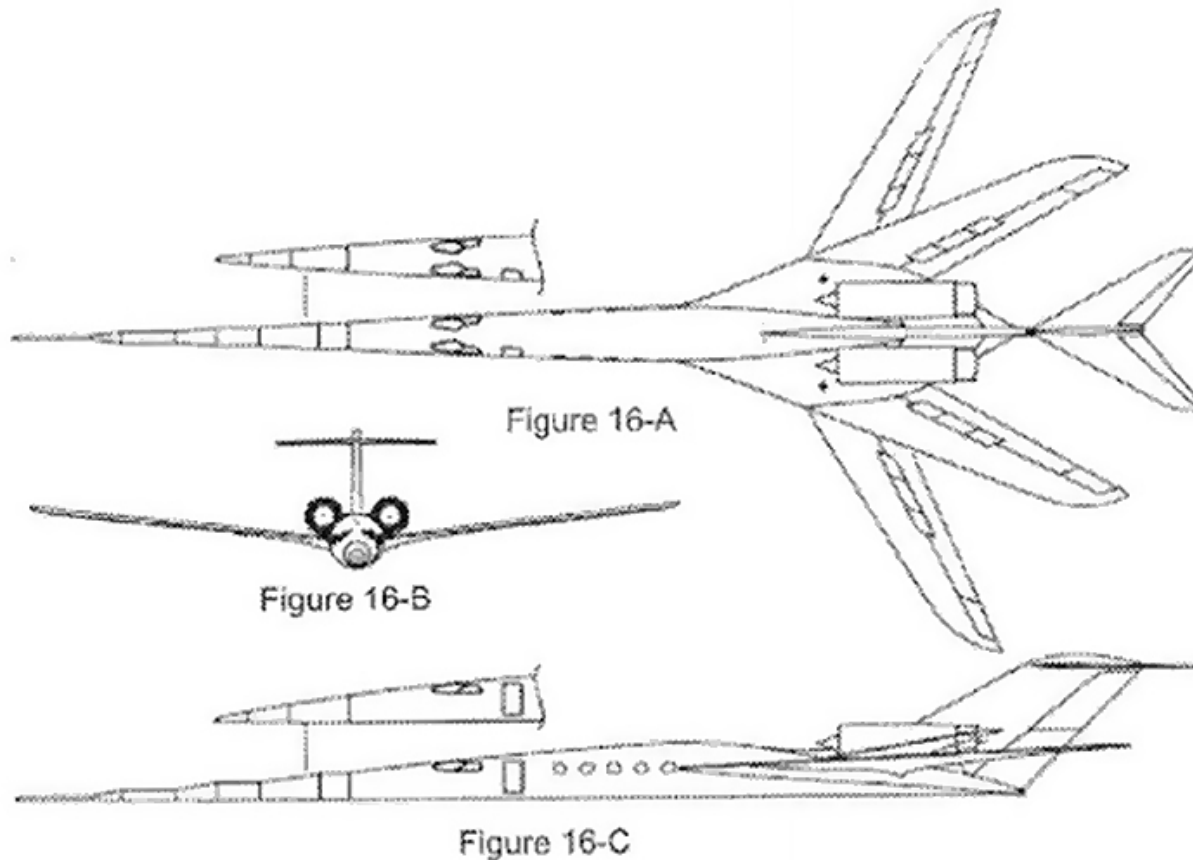
«Whisper» (шопот). В июле 2012 года Gulfstream повторно подал заявку на товарный знак Whisper, который предназначен для сверхзвуковых самолетов с «беззвучной» технологией. Не обошли стороной новую технологию и военные. Новому проекту Gulfstream было присвоено обозначение X-54, которое характерно для экспериментальных самолетов ВВС США.

Предыдущие версии концепции сверхзвукового бизнес-джета Gulfstream имели длинный тонкий нос, обычное сечение фюзеляжа, которое достигает максимума в кормовой части салона, и неподвижное крыло.

В последней версии чертежей концепт обзавелся телескопическим носом – это наследие совместной экспериментальной программы NASA и Gulfstream «Quiet Spike», который кажется более «толстым» и состоит из шести отдельных секций в полностью выдвинутом состоянии.

Вид сбоку показывает сильный наклон лобовой части фюзеляжа, с максимальным сечением в районе передней кромки наплыва крыла. В виде сверху видно, что в посадочном положении крыло имеет стреловидность около 30° . Пассажирский салон оснащен пятью овальными окнами, что на одно меньше, чем в салоне G450, имеющего длину 13,7 (45.1ft).

Эти схемы стали частью заявки Gulfstream на патент, описывающий изобретение «смягченного изоэнтропного входа» для сверхзвуковых воздухозаборников, предназначенных для достижения сверхзвукового сжатия способами, которые не увеличивают некоторых видов входного сопротивления воздухозаборника. Такие воздухозаборники также должны уменьшить шум звукового удара без снижения производительности двигателя.



Ленобласть воспарит и заправится

Правительство Ленинградской области в лице комитета по ЖКХ и транспорту разработало программу развития вертодромов на территории региона. Якорными объектами программы станут участки возле крупных заправочных станций, которые превратят в вертолетные площадки. Топливным компаниям предложат стать инвесторами и обслуживать не только автомобили, но и вертолеты — на заправках помимо бензина и солярки должен будет появиться авиационный керосин и соответствующее оборудование.

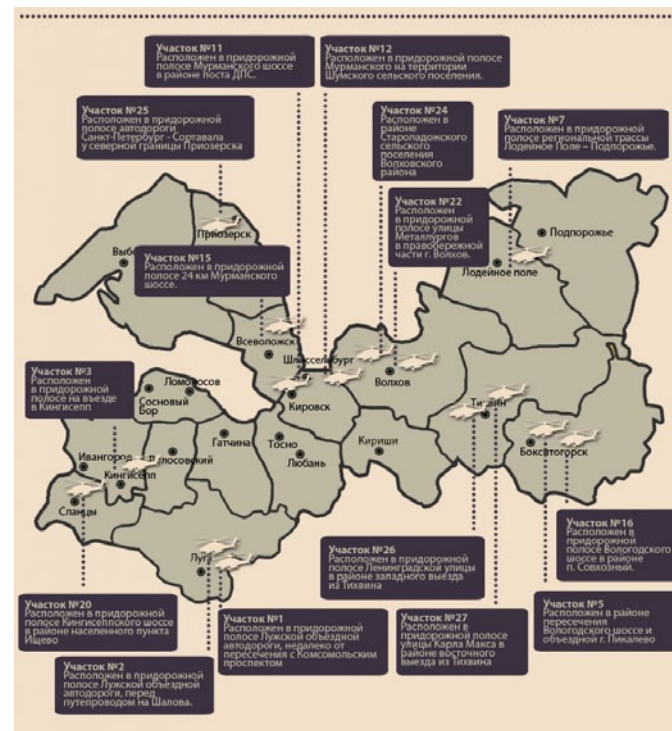
«Губернатором принято решение о выделении земельных участков под эти цели практически бесплатно, но с условием, что инвестор возьмет на себя обязательства построить и содержать площадку для вертолетов, а также обеспечивать их заправку», - рассказал заместитель председателя комитета по ЖКХ и транспорту Алексей Никифоров.

Чиновники обещают, что заводить разговор с инвестором будут лишь о подготовленных участках — со всеми необходимыми подведенными инженерными сетями. Это весьма важный момент, ведь топливные компании должны будут выложить за строительство вертолетной площадки немалую сумму — от 3 до 5 миллионов рублей. Плюс позаботиться об увеличении штата заправки: для обслуживания авиатехники надо будет нанять трех технических сотрудников, которые будут заниматься вопросами подготовки топлива, содержать площадку.

Рассчитаны площадки будут, прежде всего, на крупных бизнесменов, пользующихся именно этим видом транспорта. В Ленобласти сегодня фактически нет мест, где пилотам можно пополнить запасы горючего, несмотря на то, что насчитывается более 200 вертолетов. Пока в обозримой близости для

них есть только два пункта топливного питания - в Пулково и на Ржевке. Порой, чтобы совершить полет на вертолете в отдаленный район области и иметь возможность вернуться обратно, приходится заблаговременно направлять туда автоцистерну с авиационным топливом.

«Фактически с созданием сети АЗС, оборудованных вертолетными площадками, в регионе может возникнуть новый рынок малой авиации, а власти региона получат возможность развивать собственную санитарную авиацию. Повысится также эффективность применения авиации для решения задач по линии МЧС, МВД», - говорит Никифоров.



В качестве предложений, где могут располагаться вертодромы, рассматриваются 15 участков. Впрочем, пока говорить о четко выраженном желании топливных компаний обустроить вертодромы речи не идет. О том, на кого конкретно из инвесторов рассчитывают власти региона, в комитете пока скрывают, называя только компании «Фаэтон» и «Лукойл».

«На первых порах бизнес на авиационном керосине, конечно, погоды не сделает, и прибыль заправок, как и до того, будет обеспечивать автомобильный трафик. Но через некоторое время, с развитием малой авиации, прибыль станет ощущаться», - прогнозирует начальник отдела водного, железнодорожного и воздушного транспорта Михаил Постовалов.

Если все пойдет гладко, то работу по строительству вертодромов власти планируют закончить в ближайшие полгода, то есть к лету.

К слову, до 90-х годов Ленинградскую область вполне можно было назвать «авиационным регионом». Так, до 1994 года авиационная инфраструктура Ленинградской области включала в себя множество объектов: аэропорт гражданской авиации «Ржевка», имевший приписные аэропорты «Тихвин» и «Лодейное Поле», сеть сельскохозяйственных аэродромов, площадок и взлетно-посадочных полос, предназначенных для проведения авиационных работ на полях области, а также ряд аэродромов Минобороны. Но местные и региональные пассажиро- и грузоперевозки в Ленобласти с распадом Советского Союза были практически прекращены — одни были обанкрочены, другие просто заросли бурьяном.

Источник: 47News

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

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	35	20	16	21	10	17	41	106
Великобритания	25	82	146	32	23	123	22	391
Франция	27	100	97	64	0	77	106	308
Италия	13	36	35	31	12	22	27	101
Австрия	10	12	0	7	2	24	12	57
Швейцария	13	57	46	36	22	13	76	220
Россия	28	28	186	89	50	238	11	824

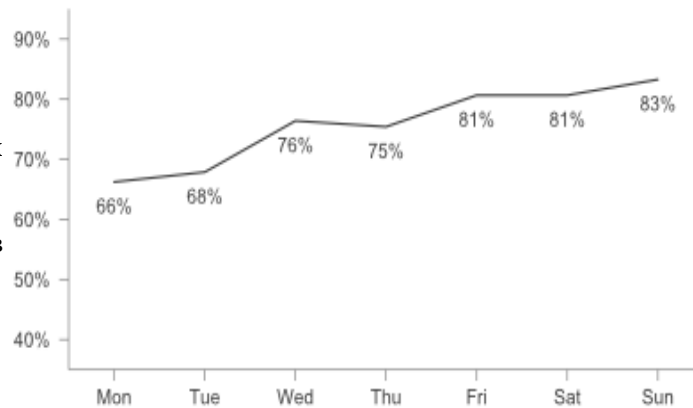
Количество Empty Legs.

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	21	2	1	0	3	4	10	20
Великобритания	2	39	9	0	0	6	3	17
Франция	0	17	6	1	1	12	13	21
Италия	1	2	0	6	0	1	0	5
Австрия	2	0	0	1	4	5	1	9
Швейцария	7	11	10	1	1	4	3	17
Россия	2	1	3	2	2	5	1	6

Индекс наличия свободных самолетов

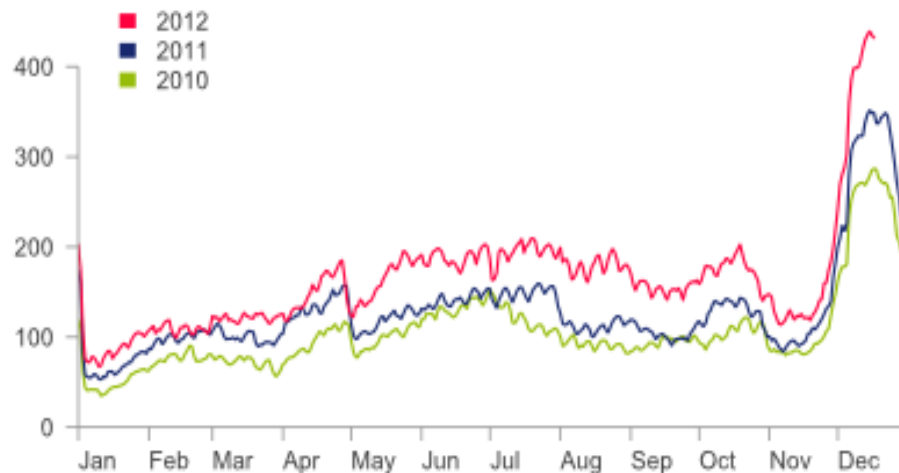
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



Самолет считается доступным, когда в период 00:00-23:59 с ним не производятся никакие действия.

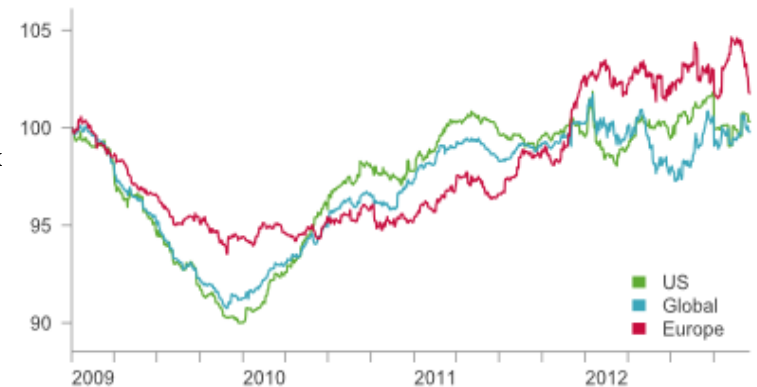
Индекс спроса

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



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€

Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1 721	€ 1 696	€ 1 694
Cessna Citation Excel	€ 2 908	€ 2 943	€ 2 774
Bombardier Challenger 604	€ 4 963	€ 4 949	€ 4 857

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 24 Cessna Citation Jet, 33 Cessna Citation Excel и 44 Bombardier Challenger 604.