



BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 7 (160) 23 февраля 2013 г.

19 февраля можно по праву считать новым Днем рождения «возрожденно-го» Beechcraft. Компания с более чем восьмидесятилетней историей после «сложнейшей операции» чувствует себя хорошо и готовится вернуться в строй. Правда немного «укорочена» линейка производимых самолетов, но, по словам руководства, компания получила финансовую прочность и стабильность. Мы все искренне надеемся, что в нише, занятой компанией, она останется законодателем мод и еще не раз порадует заказчиков прекрасными решениями в области производства самолетов.

Очередной проект строительства московского аэропорта анонсирован на этой неделе. В этот раз «архитекторы» видимо учли международный опыт, предложив построить хаб на приличном удалении от мегаполиса с возможностью последующего развития, однако сам проект вызывает множество вопросов, и прежде всего его финансовая состоятельность.

Вообще, в последнее время разнообразные инициаторы «веселят» нас новыми масштабными проектами строительства аэропортов на различном удалении от Москвы. Все бы ничего - да реализация нулевая. Как-то быстро компании, еще недавно анонсирующие глобальные решения, уже через некоторое время тихонько хоронят их. Все это напоминает «возню» ради минутных пиар-рейтингов.

Наступающая неделя начнется с выходного. 23 февраля у нас исконно мужской день, в который можно не просто отдохнуть от ежедневной суеты, но и пообщаться с близкими и друзьями. Хотелось бы от всей души поздравить всех с праздником и пожелать крепкого здоровья, счастья и успехов.



Начало нового этапа

Компания Beechcraft, ранее известная как Hawker Beechcraft, объявила об официальном выходе из процесса банкротства по Главе 11. По мнению руководства новой компании, производитель находится в хорошем положении

стр. 13



Лучшие FBO Европы и Ближнего Востока

Европейское издание European Business Air News подвело итоги ежегодного опроса среди операторов и владельцев самолетов. Целью исследования было составление рейтинга лучших FBO в Европе и странах Ближнего Востока

стр. 17



Диета для бизнес-джета

Современная авиация постоянно сталкивается с проблемами роста конкуренции и повышением топливных затрат. Очевидным решением этих проблем является снижение веса конструкции за счет использования композиционных материалов

стр. 19



Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: +35,5%; Индекс спроса в Европе: +30,7%

стр. 22



ДОСТУПЕН ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Gulfstream G280

Challenger 605 - очередное пополнение в компании JETFORYOU

В феврале 2013 года парк российской компании Jetforyou пополнился вторым бизнес-джетом – 11-ти местным Bombardier Challenger 605 (2008 год выпуска), который находится в управлении оператора. Этот борт принадлежит частному владельцу, но сдается в чартеры, а бортовой номер обозначается после подтверждения рейса – таковы правила владельца. «В салоне самолета есть все, что поможет Вам или расслабиться или ощутить себя в своем офисном кабинете. Многофункциональность и деловитость комфортабельного лайнера с высочайшим сервисом и надежностью - путевка в мир бизнес-авиации», - говорят в компании.

Новый самолет присоединился к 14-ти местному Bombardier Global Express XRS (2010 год выпуска, бортовой номер TC-YAA), который компания эксплуатирует уже более года. Самолеты базируются в аэропорту Внуково-3.

Jetforyou вышла на российский рынок бизнес-перевозок в 2009 году. Основные направления бизнеса – организация чартерных полетов и продажа воздушных судов. Также Jetforyou активно работает и на рынке авиационного аудита.

«Со стороны владельца частного самолета - бизнес-джет это не только средство передвижения, но и ежемесячные траты на его содержание – зарплаты пилотам, поддержание летной годности, тренировки экипажа, оплата стоянки в аэропорту и многое-много другое. К формированию такой сложной услуги как полет на своем самолете всегда причастно большое количество третьих сторон – аэропорты, кэйттеринговые компании, хендлинги, компании по заправке самолета. Таким образом, эффективность управления воздушным судном складывается в том числе из эффективной системы контроля за расхода-



Global Express XRS

ми, системы предоставления информации по затратам на самолет, удобной и понятной для владельца, и, конечно, постоянного аудита финансовой отчетности оператора, управляющего бизнес-джетом. Jetforyou предоставляет услугу финансового аудита эксплуатации частного самолета для наших клиентов уже несколько лет. Исходя из индивидуальных особенностей использования воздушного судна владельцем и анализа расходов, мы оптимизируем затраты или предоставляем информацию о возможности снижения издержек на содержание бизнес-джета», - комментируют в компании.

Как прокомментировала BizavNews глава компании Галина Бондаревская, в 2014 году парк Jetforyou пополнился самолетом Gulfstream G550. Компания работает не только с брокерами, но и имеет ряд долгосрочных договоров с крупными отечественными компаниями.

«Наша компания постоянно развивает сервис и новые сегменты, а также старается быть максимально открытой для клиентов. Уже в ближайшее время Jetforyou планирует приступить к реализации новых зарубежных проектов, которые мы анонсируем уже летом текущего года», - резюмирует г-жа Бондаревская.



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

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

Спрос рождает предложение

Воздушный парк Jet Travel Club пополнился третьим самолетом Cessna Citation CJ (бортовой номер RA-67172). Как прокомментировали в компании, до конца года Jet Travel Club планирует ввести в эксплуатацию еще две аналогичные машины. Первый самолет оператор получил в декабре 2011 года, а второй – спустя год.

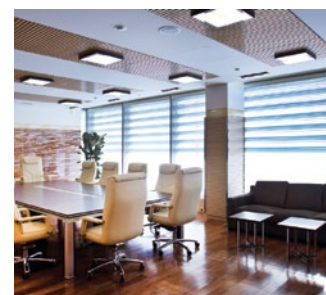
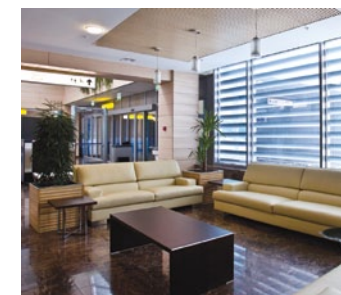
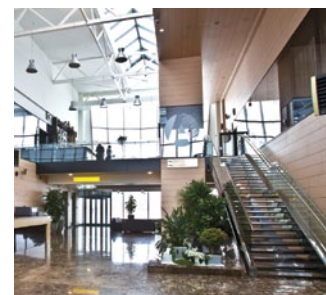
В настоящее время парк Jet Travel Club состоит из самолетов Cessna 525 Citation Jet и HS-125-700. Jet Travel Club - проект ГК АВКОМ-Д, основанный на некоммерческих (частных) полетах самолетов, принадлежащих Клубу, в интересах своих членов. По словам Евгения Бахтина, принцип работы Клуба в упрощенном виде можно сравнить с услугой аренды автомобилей. При таком, автомобильном, сравнении коммерческие чартеры попадают в категорию такси. Иначе говоря, Jet Travel Club не предоставляет транспортные услуги, а зарабатывает на поддержании летной годности и ТОиР самолетов Клуба.

На полеты членов Клуба накладывается некоторое ограничение – нельзя использовать свое членство и доступ к самолетам Jet Travel Club для коммерческих перевозок (согласно статье 61, п. 4 Воздушного Кодекса). Но это также позволяет членам Клуба все фактические расходы при организации полета оплачивать самостоятельно. Однако, если член Клуба не хочет или не может самостоятельно заниматься оплатой таких расходов, то Jet Travel Club может выступить в качестве агента по всем аспектам организации рейса (это конечно будет дороже, чем все оплачивать самому). Самостоятельная оплата таких расходов позволит сэкономить достаточно серьезные деньги при частых полетах.

По словам Евгения Бахтина, стоимость полета из Москвы до Санкт-Петербурга может уложиться в 3-4 цены билета бизнес-класса регулярной авиакомпании. То есть проект может заинтересовать широкий круг деловых путешественников.



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

Начала работу Комиссия по АОН при президенте России

15 ноября 2012 Президент РФ Владимир Путин подписал указ «О комиссии при президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения». Согласно указу, комиссию возглавит бывший глава Минприроды, помощник президента РФ Юрий Трутнев. Заместителем председателя комиссии назначен министр транспорта Максим Соколов.

Помимо Ю.Трутнева и М.Соколова в ее состав вошли 24 человека, в том числе: глава Росавиации Александр Нерадько, советник президента РФ Игорь Левитин, главнокомандующий Военно-воздушными силами Виктор Бондарев.

Среди членов комиссии значатся председатель совета директоров ЗАО «Авиа Менеджмент Груп» Евгений Андрачников, первый заместитель гендиректора ООО «НОВАПОРТ», президент Объединенной федерации сверхлегкой авиации России Владимир Забава, председатель правления Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан - владельцев воздушных судов Владимир Тюрин.

Задачами комиссии является разработка основных направлений совершенствования нормативно-правового регулирования в области авиации общего назначения, обеспечение эффективности и прозрачности деятельности организаций с госучастием, разработка мер по модернизации предприятий, работающих в области гражданской авиации, развитию аэродромной сети, совершенствованию системы подготовки и переподготовки пилотов. Помимо этого комиссия должна обеспечить согласованность действий органов власти федерального и местного уровня в данной сфере, рассматривать предложения

о структурных преобразованиях в области авиации общего назначения, определять основные направления и перспективы развития, а также осуществлять анализ эффективности расходования государственных средств.

На сегодняшний день сформированы рабочие группы по темам:

СПИСОК руководителей рабочих групп Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения.

1. АГАНБЕГЯН Рубен Абелович. Генеральный директор ОАО «Финансовая корпорация «Открытие». Руководитель рабочей группы Комиссии по экономическому стимулированию.
2. АБЫЗОВ Михаил Анатольевич. Министр Российской Федерации. Руководитель рабочей группы Комиссии по развитию инфраструктуры и совершенствованию наземного обслуживания авиации общего назначения.
3. КАВДЖАРАДЗЕ Максим Геннадьевич. Член Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по науке, образованию, культуре и информационной политике. Руководитель рабочей группы Комиссии по совершенствованию нормативно-правового обеспечения и порядка предоставления государственных услуг (исполнения государственных функций) в области авиации общего назначения.
4. ТАРАСОВ Иван Николаевич. Референт Департамента промышленности и инфраструктуры Аппарата Правительства Российской Федерации. Руководитель рабочей группы Комиссии по совершенствованию подготовки авиационного персонала.

5. ТЮРИН Владимир Владимирович. Председатель правления Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан – владельцев воздушных судов. Руководитель рабочей группы Комиссии по совершенствованию правил использования воздушного пространства.

6. ЗАБАВА Владимир Иванович. Президент Объединенной федерации сверхлегкой авиации России, заслуженный военный летчик, заслуженный тренер России, к.п.н. Руководитель рабочей группы Комиссии по совершенствованию государственного регулирования в области эксплуатации сверхлегких и аэростатических воздушных судов, а также развитие авиационных видов спорта.

7. ШНЫРЁВ Андрей Геннадьевич. Заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России. Руководитель рабочей группы Комиссии по совершенствованию процедур поддержания летной годности, требований к летной годности воздушных судов авиации общего назначения.

8. НИКИТИН Игорь Валентинович. Вице-президент Объединенной федерации сверхлегкой авиации России, ведущий научный сотрудник Московского государственного технического университета гражданской авиации. Руководитель рабочей группы Комиссии по развитию производства летательных аппаратов.

Комиссия в полном составе будет собираться 1 раз в квартал.

Источник: Бюллетень АОПА-Россия № 2013/2

С начала года Jet Transfer поставил два Bell 429 в Россию и Украину

С начала года официальный представитель Bell Helicopter в России и странах СНГ компания Jet Transfer поставила заказчикам в соответствии с ранее подписанными договорами два вертолета Bell 429 (новые машины получили клиенты из Татарстана и Украины). И уже до конца февраля еще один новый Bell 429 будет доставлен еще одному российскому заказчику. Напомним, что в России Bell 429 был сертифицирован МАК в июле 2011 года. В настоящее время более 10 вертолетов данного типа эксплуатируются в регионе, и еще несколько машин Jet Transfer готовит к поставке уже в этом году.

Помимо «классической» VIP-конфигурации, новый вариант компоновки вертолета с конвертируемым салоном, названный «EMS & VIP», попал под пристальное внимание российских клиентов благодаря возможности использования воздушного судна с максимальной эффективностью. Презентация ново-

го Bell 429 EMS & VIP пройдет в России в ближайшее время.

Легкий двухдвигательный вертолет Bell 429 на данный момент является одним из самых популярных вертолетов в своем классе. Многие операторы отмечают главное преимущество – соотношение цены и качества. Базовая конфигурация Bell 429 предусматривает управление одним пилотом, современное навигационное оборудование, сертифицированное по правилам полетов по приборам одним пилотом категории А, что обеспечивает высокий уровень безопасности. Bell 429 способен продолжать полет при одном неработающем двигателе. В вертолете установлена система, поглощающая вибрации. Bell 429 рассчитан на перевозку до 7 пассажиров и производится в различных конфигурациях. Дальность полета составляет 800 км при крейсерской скорости в 273 км/ч.



Jet Transfer
BUSINESS AVIATION

bell helicopter On a Mission
A Textron Company

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

+7 (903) 999 56 03
www.bellhelicopter.jettransfer.ru

Первые потери 2013 года

20 февраля 2013 г. при выполнении рейса из Нэшвилла (Nashville-John C. Tune Airport) в небольшой город Томсон (Thomson-McDuffie County Airport) в процессе выполнения посадки выехал за пределы ВПП и загорелся самолет Hawker Beechcraft Premier I (самолет 2007 года выпуска, бортовой номер N777VG), принадлежащий компании Pavilion Group LLC. На борту самолета находилось семь человек. По меньшей мере, пять из них погибли.



Около 20.30 по местному времени (17.30 мск.) самолет совершил посадку, после чего, по невыясненным пока причинам, выехал за пределы полосы. Пилоту и одному пассажиру удалось выжить. Сообщается, что в настоящее время они находятся в больнице. Возникший после аварии пожар вызвал перебои в электроснабжении, в результате в округе без электричества остались несколько тысяч человек.

Как сообщила представитель FAA, расследованием инцидента займется национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB).

«Малыш» парализовал берлинский аэропорт на девять часов

15 февраля 2013 года почти на девять часов берлинский аэропорт Шенефельд был закрыт из-за инцидента с самолетом Embraer Phenom 100 бельгийской авиакомпании Abelag Aviation. Как прокомментировали в пресс-службе аэропорта, в процессе посадки по неизвестным причинам бизнес-джет развернуло на полосе, вследствие чего он ее перекрыл.

Странно, но на транспортировку воздушного судна ушло достаточно большое количество времени. За этот период были задержаны на вылет 13 рейсов, а 20 самолетов перенаправлены в аэропорт Тегель и Лейпциг.

На борту Phenom 100, выполнявшего рейс Кортрейк – Шенефельд, находилось три человека (два члена экипажа и пассажир). К счастью, никто из них не по-

страдал. Причины инцидента выясняются. Известно о небольших повреждениях на взлетно-посадочной полосе (светотехническое оборудование), что, скорее всего, и вызвало закрытие аэропорта на столь длительное время.

Напомним, что 31 января 2013 года в берлинском аэропорту Тегель при выполнении перегонного рейса в Брауншвейг-Вольфсбург (аэропорт базирования VW Air Services) произошел инцидент с самолетом компании Volkswagen Air Services, на борту которого находился только экипаж в составе трех человек. В процессе разбега Falcon 7X (бортовой номер VP-CSW) на скорости приблизительно в 50 км/ч. сильным порывом ветра был практически сдут с взлетно-посадочной полосы на газон.



SHPBASC сертифицирован FAA

7 февраля 2013 г. крупнейший центр ТОиР в Китае – Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Service Centre (SHPBASC) получил долгожданный сертификат авиационных властей США (PART 145). Таким образом, закончилась длительная эпопея, затянувшаяся с середины 2008 года.

Теперь SHPBASC получил возможность оказания услуг ТОиР владельцам бизнес-джетов, зарегистрированным в США. Компания Shanghai Hawker Pacific предоставляет услуги в двух шанхайских аэропортах Pudong International Airport и Hongqiao International Airport и является совместным предприятием, созданным администрацией шанхайских аэропортов (Shanghai Airport Authority) и авиационной сервисной компанией Hawker Pacific. Сейчас производственные мощности компании включают в себя технический центр площадью в 4000 кв.м. и FBO.

Кэри Мэтьюз, генеральный менеджер SHPBASC, комментирует: «Обладея тридцатилетним опытом обслуживания самолетов и ухода за ними, Hawker Pacific создала в Китае надежную сеть технической поддержки. Поэтому Shanghai Hawker Pacific идеально подходит для того, чтобы обеспечить высокий уровень сервиса стремительно растущему парку бизнес-джетов как в Китае, так и во всем регионе».

Также в компании отмечают, что количество бизнес-джетов различных моделей, зарегистрированных в США, но базирующихся в Китае, растет из года в год. Сейчас их число перевалило за 50 машин.

По итогам работы в 2012 году FBO Shanghai Hawker Pacific увеличил трафик до рекордных 4000 взлетно-посадочных операций (в 2011 году эта цифра составляла 3400 взлетно-посадочных операций).

Al-Atheer Establishment получил BBJ3

Boeing Business Jets осуществил поставку очередного бизнес-джета BBJ3. Новый самолет получил саудовский оператор Al-Atheer Establishment (бортовой HZ-ATR). Ранее в этом году два аналогичных самолета получили другие компании из Саудовской Аравии – саудовский холдинг Dallah Group и Министерство финансов Саудовской Аравии. В настоящее время оба этих лайнера находятся в центрах комплектации и будут переданы владельцам для эксплуатации в первом и третьем кварталах 2014 года соответственно.

Al-Atheer Establishment работает на рынке бизнес-перевозок с 1982 года и специализируется на предоставлении VVIP-услуг по организации чартерных рейсов, управлению воздушными судами и техническому обслуживанию. В настоящее время парк оператора состоит из самолетов Airbus A310 и A340 в VIP-конфигурации (средний возраст самолетов 19 лет), которые базируются в международном аэропорту Эр-Рияда.

16 февраля 2013 года новый самолет совершил перелет из Бордо, где проходила покраска воздушного судна, в Эр-Рияд.

BBJ3 создан на базе пассажирской модели Boeing 737-900ER с увеличенной дальностью полета. BBJ3 может совершать беспосадочные перелеты по маршруту Москва-Сиэтл или Москва-Сингапур. Имея салон длиной 32,66 м и шириной 3,53 м, BBJ3 по праву считается самым комфортабельным среди машин своего класса. Площадь салона составляет 104 кв. м, что на 35% больше, чем у BBJ и на 11% больше, чем у BBJ2. Площадь багажного отсека, по сравнению с первой модификацией, возросла на 89%. BBJ3, как и все бизнес-джеты Boeing, оборудован вертикальными законцовками крыла (winglets), что позволяет увеличить дальность полета при сохранении уровня потребления топлива и показателя загрузки.



Два G150 налетали 10000 часов

Gulfstream Aerospace отмечает очередную важную веху в истории самолета G150. На этой неделе, спустя пять лет после ввода в эксплуатацию, два бизнес-джета, принадлежащие крупнейшей американской энергетической компании, смогли налетать 10000 часов, что является рекордом для самолета этого типа. При этом за пять лет не было зафиксировано ни одного какого-либо инцидента с этими воздушными судами. В среднем бизнес-джеты ежемесячно находились в воздухе 83 часа, а коэффициент надежности составил 99,83%.

Сейчас парк самолетов G150 во всем мире составляет 100 машин, которые эксплуатируются практически на всех континентах. Совокупный парк самолетов налетал 130000 летных часов и выполнил более 90000 посадок при коэффициенте надежности в 91,96%. G150 сертифицирован в 40 странах (США, Бразилия, Канада, Китай, Англия, Германия, Израиль, Мексика, Швейцария и др.) и может выполнять посадки в «сложных аэропортах», включая Лондон-сити.

Gulfstream G150 занял рыночное место устаревшего Gulfstream G100, который до 2001 года назывался Astra и выпускался израильской компанией IAI. Gulfstream не пошел по пути простой модификации G100, а сделал абсолютно новый самолет. Как и Astra, он разрабатывался в Израиле. Официально о начале работы над проектом G150 было объявлено в сентябре 2002 г. Первый полет самолет выполнил в мае 2005 г., а в ноябре был получен сертификат типа американских и израильских авиационных властей. Сертификация по европейским нормам завершилась к концу 2006 года.

Сейчас каталожная стоимость самолета (по состоянию на январь 2013 года) составляет \$ 14,5 млн.

Второй прототип Legacy 500 взлетел

15 февраля 2013 года совершил первый полет второй прототип самолета Embraer Legacy 500. Этот полет новейшего среднего бизнес-джета продолжает программу летных испытаний, которые должны завершиться в 2014 году сертификацией и первыми поставками. Впервые Legacy 500 поднялся в воздух в конце ноября прошлого года. С тех пор машина налетала 44 часа, выполнив 23 полета. На втором прототипе продолжится тестирование основных систем самолета, включая работу электродистанционной системы управления полетом.

Особенностью Legacy 500 является применение электродистанционной системы управления полетом, что на подобного класса самолетах применяется впервые. И именно из-за этой системы производитель несколько раз переносил начало летных испытаний (первый полет был запланирован на конец 2011 г). Однако поставщик компонентов ЭДСУ, компания Parker Aerospace, справился с проблемами, и сейчас ЭДСУ работает в штатном режиме.

По словам президента Embraer Executive Jets Эрнеста Эдвардса, этот самолет должен стать лидером. «Legacy 500 делает прорыв в сегменте традиционных средних бизнес-джетов и предлагает нечто такое, чего никогда не было раньше. Трудно переоценить важность технологии электродистанционного управления полетом. Это сделает в бизнес-авиации то, что сделала система GPS в навигации. Она может дать большую точность, эффективность, безопасность и комфорт в каждом полете», - добавляет он.

На Legacy 500 устанавливается авионика Pro Line Fusion компании Rockwell Collins. Практическая дальность полета Legacy 500 с двумя пилотами и четырьмя пассажирами на борту составит 3000 морских миль (5500 км), максимальная высота полета — 45000 футов (13,7 тыс. м), крейсерская скорость — 0,82М. Максимальная вместимость бизнес-джета составляет два пилота и 12 пассажиров.

Стоимость Legacy 500 составляет \$ 18,4 млн.



AMAC Aerospace займется российскими бизнес-джетами

Швейцарский провайдер услуг по ТОиР и комплектации интерьеров бизнес-джетов AMAC Aerospace сообщает о получении разрешения на выполнение работ по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, зарегистрированных на территории Российской Федерации, от авиационных властей страны, включая самолеты типа BVJ и ACJ. В соответствии с полученными разрешениями, AMAC Aerospace сможет проводить и тяжелые формы, вплоть до проверок уровня «С», в собственном центре, расположенном в аэропорту Базель (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg). В настоящее время AMAC Aerospace активно работает с российскими владельцами и операторами бизнес-джетов, самолеты которых зарегистрированы за рубежом, и имеет ряд договоров на ТОиР самолетов Gulfstream 450/550, ACJ319 и BVJ1.

В компании считают, что получение новых сертификатов позволит существенно увеличить долю российских заказчиков и расширить свое присутствие

на российском рынке ТОиР, который считается наиболее динамично развивающимся.

Сейчас AMAC Aerospace владеет одним из самых больших авиационных комплексов в Европе. У компании в аэропорту Базеля имеются три ангара, позволяющие обслуживать любые типы самолетов, включая Airbus A340, Boeing 777 и Boeing 747-8 (на обслуживание этого типа компания получила сертификат Part 145 в ноябре 2012 года). В настоящее время AMAC Aerospace имеет право обслуживать бизнес-джеты, зарегистрированные на Арубе, в Нигерии, Камеруне, Саудовской Аравии и ОАЭ.

AMAC Aerospace была образована в 2007 году и считается наиболее быстро прогрессирующей в области обслуживания воздушных судов деловой авиации. Хотя данные об обороте компании не публикуются, по неофициальным оценкам он превысил 1 млрд. швейцарских франков. Как считают эксперты, успех AMAC Aerospace в значительной степени определя-

ется концепцией собрать под одной крышей оптимальное количество услуг, необходимых для эксплуатации деловых самолетов, и тем самым облегчить жизнь их владельцев. При этом упор делается на надежность и качество, о чем говорит девиз фирмы – Swiss Excellence in Business Aviation.

Высокая степень универсальности AMAC Aerospace подтверждается наличием у нее сертификатов на техническое обслуживание самолетов Airbus, Boeing, McDonnell Douglas, Gulfstream, Global Express.

Особенно активно AMAC Aerospace сотрудничает с единственной швейцарской авиастроительной компанией Pilatus, являющейся мировым лидером в производстве одномоторных турбовинтовых самолетов. Показательно, что эксклюзивное право на продажу наиболее успешной многоцелевой модели PC-12 на перспективном рынке Среднего Востока Pilatus предоставил именно AMAC.



Jet Aviation Dubai переселяется

После инициативы администрации Международного аэропорта Дубай по ограничению работы операторов деловой авиации, многие из компаний начинают переводить бизнес в близлежащие аэропорты и, в частности, в Al Maktoum International Airport. На прошлой неделе стало известно, что дубайское подразделение Jet Aviation (Jet Aviation Dubai) открыло новое FBO в этом аэропорту, но параллельно будет обслуживать и пассажиров в Международном аэропорту Дубай.

Новый комплекс в Al Maktoum по оснащению не будет отличаться от FBO в Международном аэропорту Дубай и будет включать в себя пассажирский

терминал с двумя залами, в том числе собственные службы для прохождения таможенного и иммиграционного контроля, а также технический центр. А в будущем компания планирует открыть топливозаправочную станцию. Кроме этого, как отмечают в компании, в Al Maktoum отсутствуют какие-либо ограничения по слотам, что сделает работу FBO более эффективной. Со временем Jet Aviation полностью перенесет в аэропорт Al Maktoum и услуги по ТОиР.

Вслед за Jet Aviation Dubai в скором времени в Al Maktoum придут и другие компании. Единственное, чем недовольны некоторые операторы – удаленность

аэропорта от деловой части города – Al Maktoum располагается в промышленной зоне города (Jebel Ali), и его удаление от делового центра Дубай придется не по душе многим заказчикам и клиентам.

Jet Aviation открыла свой филиал в Дубай в 2005 году. С тех пор здесь были построены и введены в эксплуатацию самые современные в регионе станция технического обслуживания и FBO. Техническое обслуживание и ремонт здесь проходят практически все типы бизнес-джетов – BBJ, Gulfstream GIV и GV, Dassault Falcon серии 900 и 2000, Hawker Beechcraft Hawker 800/850. Более тяжелые формы предусмотрены для Airbus A318/A319/320/321 и Bombardier Challenger 604/605.

Al Maktoum International Airport расположен в районе Dubai World Central. Аэропорт был открыт 27 июля 2010 года. Свое название получил в честь правящей семьи Дубай, из которой происходил покойный шейх Дубай Мактум ибн Рашид аль-Мактум. Аэропорт планировали открыть уже в 2008 году, но сроки постоянно сдвигались. До конца 2007 года аэропорт успел сменить несколько рабочих имен: «Jebel Ali International Airport», «Jebel Ali Airport City» и «Dubai World Central International Airport», а свое официальное имя получил в ноябре 2007. Завершение строительства планируется на 2015 год. После него аэропорт Al Maktoum должен «получить» пять ВПП, четыре аэровокзала и сможет стать крупнейшим в мире по обороту грузов и пассажиров.

«Боевое крещение» бизнес-авиацией Al Maktoum International Airport прошел в декабре 2012 года, когда на его территории прошла ближневосточная выставка бизнес-авиации MEBA-2012.



Bombardier отчиталась за 2012 год

21 февраля 2013 года Bombardier Inc. объявила о финансовых результатах за четвертый квартал и весь 2012 финансовый год, который закончился 31 декабря 2012 года. Выручка компании в четвертом квартале прошлого года составила \$ 4,8 млрд., а за весь 2012 год - \$ 16,8 млрд. (в четвертом квартале 2011 года доход был \$ 4,3 млрд., а за весь 2011 год - \$ 18,3 млрд.). Прибыль до уплаты всех необходимых расходов и налогов в четвертом квартале равнялась \$ 178 млн., по сравнению с \$ 293 млн. в прошлом финансовом году, а рентабельность была на уровне 3,7%, по сравнению с 6,8% в 2011 году. Чистая прибыль по итогам 4-го квартала 2012 года составила \$ 188 млн. или \$ 0,1 на одну акцию (в 2011 году компания закончила 4-й квартал с чистой прибылью в \$ 227 млн. или \$ 0,13 на акцию). По итогам 2012 года чистая прибыль составила \$ 598 млн., а прибыль на одну акцию - \$ 0,32, в то время как за 2011 год компания получила чистую прибыль в размере \$ 837 млн. и \$ 0,47 на одну акцию.

Общий портфель заказов корпорации на конец 2012 года составил \$ 66 млрд. по сравнению с \$ 55,8 млрд. в конце 2011 года.

Доходы подразделения Bombardier Aerospace в четвертом квартале 2012 года составили \$ 2,6 млрд., в то время как в последние три месяца 2011 года компания заработала \$ 2,0 млрд. Доход за весь 2012 год составил \$ 8,6 млрд. и остался том же уровне, что и годом ранее. Операционная прибыль составила \$ 89 млн., или 3,4% от выручки, по сравнению с \$ 127 млн., или 6,3%, в прошлом году. По итогам 2012 года операционная прибыль авиастроительного подразделения составила \$ 405 млн. или 4,7% от выручки, по сравнению с \$ 502 млн. и 5,8% в прошлом финансовом году.



В общей сложности Bombardier Aerospace поставила в течение 2012 года 233 самолета, по сравнению с 245 воздушными судами в 2011 финансовом году.

В течение прошлого года Bombardier Business Aircraft получила 343 чистых заказа, по сравнению с 191 заказом в 2011 году. Также подразделение получило в прошлом году два крупнейших заказа в своей истории – твердый заказ от VistaJet на 56 самолетов Global на сумму \$ 3,1 млрд. и твердый заказ от NetJets на 100 самолетов Challenger на сумму \$ 2,6 млрд. Но даже без учета этих двух заказов и заказа от NetJets в 2011 году, портфель заказов на деловые самолеты в 2012 году вырос на 43%. Соотношение выполненных и вновь полученных заказов в сегменте бизнес-джетов у Bombardier, без учета этих заказов, составляет 2,1:1.

Президент и генеральный директор Bombardier Inc. Пьер Бодуан ожидает, что этот показатель будет оставаться в этом году выше уровня 1:1. По продук-

товой линейке компания имеет следующий запас заказов: на девять месяцев в семействе Learjet (цель этого подразделения составляет от шести до девяти месяцев); Challenger – 22 месяца (цель – 15-18 месяцев) и Global – 44 месяца (цель – 24-30 месяцев). Эти показатели исключают находящиеся в разработке самолеты, а именно Learjet 70, 75 и 85.

Bombardier поставила в прошлом году 179 бизнес-джетов, что на 16 больше, чем в 2011 году. По типам самолетов компания изготовила: 24 Learjet 40XR/45XR, 15 Learjet 60XR, 48 Challenger 300, 34 Challenger 605, четыре Challenger 850 и 54 Global 5000/6000.

Между тем, производитель подтвердил, что реализация программы Learjet 85 задерживается, по крайней мере, на шесть месяцев. И вместо планируемого ввода в строй в конце этого года, это событие случится летом 2014 года. Тем не менее, первые испытания Learjet 85 почти закончены (испытания фюзеляжа под давлением, стыковка носовой центральной и хвостовой частей фюзеляжа, монтаж шасси и крыла). При этом компания столкнулась с некоторыми трудностями, связанными с примирением в конструкции самолета композитных материалов, что и повлияло на сроки программы.

В 2013 году Bombardier Aerospace планирует выпустить около 190 бизнес-джетов и 55 коммерческих самолетов.

Объем портфеля заказов Bombardier Aerospace вырос за год на 38%, достигнув на 31 декабря 2012 года \$ 32,9 млрд., по сравнению с \$ 23,9 млрд. по состоянию на 31 декабря 2011 года.

Avanti II превратили в дрон

Итальянская компания Piaggio Aero совместно с Selex Electronic Systems работает над созданием беспилотной версии административного турбовинтового самолета P.180 Avanti II. Как сообщается в пресс-релизе Piaggio Aero, БПЛА получил название P.1NN HammerHead и будет использоваться для разведки и радиоэлектронной борьбы. Обе компании разрабатывают этот проект уже в течение двух лет, причем финансирование осуществляется за счет собственных средств партнеров.

Презентация проекта HammerHead прошла на выставке IDEX-2013 в ОАЭ. По данным пресс-службы Piaggio, выкатка БПЛА состоялась 14 февраля 2013 года на авиабазе ВВС Италии. Первый полет аппарата должен состояться в течение года после завершения наземных испытаний.

«В настоящее время существует много стран, как в Европе, так и других регионах, у которых есть потребность в средневысотных БПЛА с большим временем полета», - говорит генеральный директор компании Piaggio Aero Альберто Галасси. «Мы предоставляем платформу, которая базируется на



сертифицированном самолете, что делает его более привлекательным вариантом, так как сейчас ужесточаются требования к беспилотным летательным аппаратам. Для нас очень важен этот проект, так как низкий спрос на деловые самолеты вынуждает обращать внимание на другие сегменты рынка».

P.1NN может самостоятельно взлетать и садиться. Максимальная высота полета аппарата — 13,7 километра, а автономность достигает 16 часов. В новом самолете также планируется применить технологии, использованные при создании морского патрульного самолета Piaggio Aero MPA, представленного в июле 2012 года.

P.1NN Hammer Head поставляется с наземной станцией управления, способной давать самолету команды, как в зоне прямой видимости, так и за ее пределами. За создание системы постановки задач, управления и обмена данными в проекте БПЛА отвечает компания Selex — дочка итальянского промышленного гиганта Finmeccanica. Кроме того, Selex оснастит аппарат радаром SeaSpray 7300E.

P.1NN HammerHead, вероятно, также сможет нести вооружение и составит на рынке конкуренцию ударным беспилотникам MQ-9 Reaper и Mantis.

Использование самолетов, разработанных для бизнес-авиации, в качестве военной платформы случается довольно часто. Причем наиболее часто такие самолеты применяются во вспомогательных частях, как самолеты ретрансляторы и для радиолокационной разведки. Выбор военных объясняется просто — бизнес-джеты, как правило, имеют большую продолжительность полета, хорошую экономику и уже имеют опыт эксплуатации. И почти все производи-



тели имеют в своем портфолио такие модификации. Например, Gulfstream V Special Missions Variant проектировался под разнообразное целевое оборудование, но проиграл британский конкурс на платформу ASTOR (Airborne Stand-Off Radar) самолету Bombardier Global Express. В июне 1999 года правительство Великобритании выбрало Global Express в качестве носителя системы разведки и управления ASTOR. По программе ASTOR пять Global Express прошли модернизацию в вариант Sentinel R.Mk 1.

Однако Gulfstream G550 послужил основой для Gulfstream Nachshon («Пионер») для воздушно-космических сил Израиля. Известны два варианта Nachshon - самолет радио- и радиотехнической разведки Shavit («Комета») и самолет ДРЛОиУ Eitam («Орлан-крикун»).

Также имеют разведывательные и патрульные модификации турбовинтовой KingAir и Embraer EMB 145 и бизнес-джеты Dassault Falcon.

Начало нового этапа

Компания Beechcraft, ранее известная как Hawker Beechcraft, 19 февраля 2013 года объявила об официальном выходе из процесса банкротства по Главе 11. По мнению руководства новой компании, производитель, закончив процесс банкротства, находится в хорошем положении, которое поможет ему активно конкурировать в сегменте самолетов для бизнес-авиации, специальных миссий, а также легких учебно-боевых самолетов.

Совместный план по реорганизации компании был утвержден судом по банкротствам США Южного округа Нью-Йорка 1 февраля 2013 года и вступил в силу 15 февраля 2013 года. Компания Beechcraft должна после реструктуризации резко сократить долговую нагрузку, получить стабильный баланс и поддержку хорошо капитализированных акционеров.

«Сегодня мы отмечаем возрождение 80-летней американской самолетостроительной компании, имеющей всемирно известный бренд. Beechcraft вышла из этого процесса более сильной компанией с финансовой и операционной прочностью и стабильностью», – говорит Билл Бойсчер, главный исполнительный директор Beechcraft. «У нас есть сильная линейка универсальных и всемирно известных продуктов, таких как турбовинтовой King Air и учебно-боевой T-6, а также крупнейшая в отрасли всемирная сеть клиентской поддержки».

Портфель продуктов компании Beechcraft включает в себя семейство King Air, состоящее из моделей 350i, 250 и C90GTx. В настоящее время в 115 странах мира летает более 7000 турбовинтовых самолетов King Air различных вариантов, а весь флот выпущенных самолетов этого семейства налетал более 50 миллионов часов. Поршневые самолеты Bonanza



G36 и Baron G58прежнему находятся на вершине полетных характеристикам в своем классе, и к тому же могут вместить шесть пассажиров. Мировой парк Bonanza G36 и Baron G58 из порядка 25000 самолетов также может служить в качестве платформы начального уровня для перехода на самолеты King Air. Военная продукция компании включает в себя проверенные учебно-боевые T-6 – флот из 800 самолетов этого типа налетал более 2,1 млн., а также

недавно запущенные в серию многоцелевые легкие ударные AT-6.

Подразделение Global Customer Support (GCS) и его сеть сервисных центров Hawker Beechcraft Services будет и впредь осуществлять поддержку всех самолетов, как Hawker, так и Beechcraft. Сеть включает в себя 10 объектов в США, Мексике и Великобритании, а также более 90 авторизованных сервисных центров по всему миру. Кроме клиентской поддержки и услуг ТОиР, команда GCS работает над улучшением самолетов Hawker и Beechcraft за счет использования продуктов и услуг, которые упрощают владение, снижают эксплуатационные затраты и увеличивают стоимость самолетов при перепродаже. Как примеры такого подхода – это разработанные и реализуемые программы бизнес-джетов Hawker 400XPR и Hawker 800XPR, в которых компания предлагает владельцам возможность модернизировать двигатели, авионику и аэродинамику их нынешних самолетов.

В новый состав совета директоров Beechcraft вошли генерал Дональд «Дон» Кук, Джина Дэвис, Ральф Хит, Дэвид Толли, Гидеон Аргов, Марк Рональд, Пол Фульчино и Билл Бойсчер. Председателем совета директоров назначен Роберт (Боб) Джонсон. Билл Бойсчер стал главным исполнительным директором Beechcraft Corporation, а Стив Миллер станет старшим советником правления. Существующая руководящая команда компании останется на месте, и тем самым обеспечится непрерывность и понимание ведения бизнеса производителя.

JP Morgan Securities LLC и Credit Suisse Securities (USA) LLC выступают в качестве совместных ведущих организаторов и агентов по выпуску ценных бумаг для организации финансирования компании в размере \$ 600 млн.

От слов к делу

В начале этой недели правление Африканской ассоциации бизнес-авиации (AfBAA) обнародовало **программный документ** – «Business Aviation Infrastructural Challenges» («Бизнес-авиация: инфраструктурные вызовы»), который стал первым серьезным исследованием состояния рынка бизнес-перевозок в Африке и который содержит глубокий анализ существующих проблем отрасли. С момента своего существования, с мая 2012 года, это стало первым серьезным заявлением и попыткой изменения ныне существующей ситуации в бизнес-перевозках.

Изначально основной задачей, которую ставили перед собой члены AfBAA, стали: повышение уровня безопасности, выработка единых стандартов обслуживания и лоббирование интересов всех участников рынка бизнес-авиации в национальных правительствах. Однако для получения реальной картины и анализа состояния рынков в конкретных странах AfBAA понадобился почти год. В документе, представленном участникам рынка, приводится основная статистика по странам региона, включающая в себя данные по полетам, инфраструктуре, инвестициям и будущим проектам. Особое внимание эксперты AfBAA уделили проблемам регулирования в области бизнес-авиации и бюрократическим барьерам в ряде стран, а также проблеме нехватки квалифицированного персонала и необоснованному завышению тарифов на обслуживание, что вызывает не равномерное распределение количества рейсов по региону.

В качестве примера может служить ситуация в Гане или Замбии, где к проблемам нехватки инфраструктуры и баснословных цен на услуги прибавляются всевозможные бюрократические препоны, которые напрямую влияют на трафик. И это несмотря на то, что в связи с бурным ростом национальных эконо-

мик присутствует огромный спрос в этих странах на бизнес-рейсы. Именно эти проблемы вынуждают многих операторов использовать аэропорты в этих странах лишь для доставки пассажиров.

А, например, в Нигерии наблюдается противоположная картина. Только за последний год правительство, благодаря грамотной политике, смогло привлечь в страну более полумиллиарда долларов в виде инвестиций под проекты бизнес-авиации и превратила Нигерию в лидера рынка на континенте. Также, по словам экспертов ассоциации, уже сейчас необходимо форсировать ряд серьезных переговоров с министерствами транспорта ряда африканских стран для формирования единой политики в области регулирования бизнес-перевозок в регионе, а также пропагандировать преимущества и значимость бизнес-авиации для экономики.

Этот документ – первая часть новой программы AfBAA призванной сделать бизнес-авиацию конти-

нента не только цивилизованной, но и способной приносить странам существенные выгоды, как в финансовой части, так и в деле создания новых высокооплачиваемых рабочих мест.

В настоящее время членами AfBAA являются около 20 компаний, среди которых подавляющее большинство авиаперевозчики. В AfBAA не видят никакой конкуренции с другими ассоциациями, прежде всего с MEBAA, а наоборот утверждают, что работа ассоциации принесет пользу всем африканским государствам от Северной до Южной Африки. Сейчас правление ассоциации ведет активные переговоры с авиационными производителями, крупными операторами и поставщиками услуг на предмет вступления в AfBAA. По мнению руководства ассоциации, именно присутствие в членах AfBAA крупнейших мировых игроков рынка бизнес-перевозок сделает ее работу эффективной и даст дополнительный толчок развитию этого сегмента в регионе.



EC135 помогает медицине

На сегодняшний день EC135 является стандартом для медико-эвакуационных миссий – в прошлом году общее количество заказанных для этих целей вертолетов модели EC135 достигло 1000 штук. Основным заказчиком EC135 на европейском рынке является немецкий ADAC – крупнейшая общественная организация автомобилистов Германии. Министерство здравоохранения Польши возродило национальную санитарную авиацию, заказав 23 вертолета EC135.

А теперь эти вертолеты пришли в Индию. 14 февраля 2013 года компания AVIATORS Pvt Ltd в присутствии президента Франции Франсуа Олланда (Francois Hollande) подписала твердый заказ на поставку первой партии из 7 Eurocopter EC135, предназначенных для оказания скорой медицинской помощи. Это событие стало ключевым этапом в развитии санитарной авиации в Индии.

Следующий заказ запланирован на 2013 год. В ближайшее время по всей стране будет поставлено порядка 50 вертолетов в медицинской конфигурации в связи с тем, что ожидается сильная потребность в вертолетной технике на рынке санавиации.

Первые поставки будут осуществлены до конца текущего года. AVIATORS позиционируют себя в качестве основного вертолетного оператора неотложной медицинской помощи в Индии.

«В связи с тем, что EC135 является мировым эталоном в сфере авиационной скорой помощи, весьма закономерно, что AVIATORS начнут проводить подобные операции в Индии именно на этих высокоэффективных многоцелевых вертолетах», - пояснил Норберт Дюкро (Norbert Ducrot), старший вице-президент Азиатско-Тихоокеанского региона Eurocopter.

Британская компания Bond Helicopters Europe пошла еще дальше в таком нужном деле как скорая медпомощь. Оператор получил разрешение EASA на эксплуатацию EC135, оборудованного системой ночного видения (night vision goggles - NVG). Таким образом, эта компания станет первым оператором на территории Великобритании, способным предоставлять авиационные медицинские услуги в любое время суток.

Ранее в случае непредвиденных ситуаций и аварий в ночное время использовались только наземные экстренные службы, которым не всегда было под силу быстро добраться до места бедствия и найти пострадавших. Однако летом прошлого года компания Bond Helicopters Europe получила новый EC135, предназначенный для выполнения ночных операций. Оператор выполнил все необходимые работы для сертификации и по установке на вертолете системы освещения салона и приборов, а также очков ночного видения. Следующим шагом компании стало получение разрешения на эксплуатацию этого вертолета от авиационных властей Великобритании.

EC135 используется по всему миру для решения широкого круга задач, среди которых поисково-спасательные операции и оказание экстренной медицинской помощи, миссии по охране правопорядка и бизнес-авиация. Вертолет, оборудованный рулевым винтом типа «Фенестрон» и бесподшипниковым несущим винтом, сочетает в себе отличные летно-технические характеристики, увеличенную даль-



ность полета и оптимальное соотношение полезной нагрузки к взлетной массе. Большой просторный салон, широкие сдвижные боковые двери и задние распашные позволяют экипажу безопасно и оперативно осуществить погрузку/выгрузку пациентов даже при работающем несущем винте.

В России сейчас летает 14 вертолетов данного типа. В конце 2012 года состоялась первая поставка медицинского вертолета EC135 T2e компании Eurocopter для Краевой больницы Краснодарского края. Конфигурация вертолета разрабатывалась в соответствии с требованиями медицинского учреждения в тесном контакте с врачами, которые будут работать на этой машине. Предполагается, что в будущем году он может быть задействован на зимних Олимпийских играх в Сочи.

Сверхзвуковой бизнес-джет становится ближе

NASA и компания Aerion Corporation объявили о следующем этапе высокоскоростных испытательных полетов по программе тестов технологии ламинарного обтекания сверхзвукового потока, которые ведутся в исследовательском центре NASA в Драйдене.

Нынешняя фаза испытаний началась 31 января 2013 года и будет проходить в течение 6-8 недель. За это время будет совершено примерно 10 полетов. На испытаниях тестовая модель консоли крыла будущего сверхзвукового бизнес-джета Aerion монтируется под центральной частью фюзеляжа носителя F-15B, который будет летать на скоростях до $M=2,0$. Задача этого этапа – оценить реальную «надежность» естественного сверхзвукового ламинарного обтекания при некоторых неоднородностях поверхности крыла, что является жизненно важным элементом в дизайне первого в мире сверхзвукового бизнес-джета (SBJ).

Новая консоль крыла была разработана специально для размещения под фюзеляжем F-15B и учитывает аэродинамические неоднородности такого положения. Тем не менее, в Aerion уверены, что смогут учесть влияние дефектов поверхности на устойчивость сверхзвукового пограничного слоя. Информация, полученная в этих испытаниях, поможет



разработать производственные стандарты качества поверхности и допуски при монтаже, что имеет решающее значение для реализации производства SBJ.

«Конструкция Aerion SBJ использует запатентованный метод естественного ламинарного обтекания для повышения КПД и скорости полета. И поэтому понимание параметров, при которых такой самолет будет строиться и эксплуатироваться, имеет фундаментальное значение для доказательства жизнеспособности этой идеи», - говорит д-р Ричард Трейси, директор по технологиям Aerion.

Модель консоли крыла, которая используется в нынешнем раунде испытаний, имеет длину 40 дюймов и хорду 80 дюймов. Она изготовлена из алюминия и покрыта слоем эпоксидной смолы для изоляции и покраски поверхности. Вдоль нижней и задней кромки консоли установлены четыре термопреобра-

зователя сопротивления, которые способны обеспечить очень высокую точность измерений температуры, по которой будут откалиброваны инфракрасные камеры – основной инструмент получения данных на этих испытаниях. Кроме того, на ложементе тестовой консоли установлен массив из пяти датчиков в отверстиях, которые измеряют отклонение потока на передней кромке.

Предыдущий раунд испытаний проходил в течение лета 2010 года. В них была достигнута скорость в 2,0 Маха. С помощью измерительной аппаратуры составлена карта поля скоростей потока под F-15 и проведено компьютерное моделирование этой области. После этих испытаний была построена первая модель крыла и проведены первые полеты в конце 2010 года. В середине 2011 года начались работы по разработке и изготовлению консоли для следующего этапа испытаний, которые были завершены в первой половине 2012 года.



Лучшие FBO Европы и Ближнего Востока

Крупнейшее европейское издание European Business Air News подвело итоги ежегодного опроса среди операторов и владельцев частных воздушных судов. Целью исследования было составление рейтинга лучших, по мнению респондентов, FBO в Европе и странах Ближнего Востока. К сожалению, ни одна из стран на бывшем постсоветском пространстве вновь не вошла в опросник. И это несмотря на то, что согласно рейтингу Avinode, три российских аэропорта входят в десятку крупнейших в Европе по активности деловой авиации на протяжении последних трех лет (а, например, аэропорт Внуково-3 и вовсе возглавляет этот список уже два с половиной года). Россию и Украину вообще не включили в список рассматриваемых стран. Интересно, на каком континенте мы находимся?

Основные критерии, по которым оценивалась работа FBO, - удобство, комфорт, ценовая политика, наличие полного спектра услуг и загруженность аэропорта.

Европейские операторы в своих анкетах также назвали плюсами наличие в FBO нескольких провайдеров, предоставляющих однотипные услуги, что напрямую влияет на их стоимость. В то же время многие из них отмечали негативный тренд, связанный с получением «правильных» слотов. Все чаще получение выгодных слотов становится затруднительным – это касается в основном крупных хабов, и именно поэтому их наименьшее количество в рейтинге.

Противоположная картина наблюдается в большинстве аэропортов Ближнего Востока. При отсутствии каких-либо ограничений при получении слотов операторы часто сталкиваются с монополизацией услуг, прежде всего связанных с хэндлингом, и «неравными правами» в отношении зарубежных операторов со стороны местных провайдеров.

Rizon Jet в Biggin Hill стал лучшим



Место	FBO	Расположение
1	Rizon Jet UK	London (Biggin Hill)
2	DhabiJet	Abu Dhabi (Al Bateen Executive)
3	Swissport Executive Aviation	Nice/Cote d'Azur
4	Mallorcair	Palma de Mallorca
5	Inflite The Jet Centre	London (Stansted)
6	Dassault Falcon Service	Paris (Le Bourget)
7	Roskilde Executive Handling	Copenhagen (Roskilde)
8	KLM Jet Center Amsterdam	Amsterdam (Schiphol)
9	TAG Aviation	Geneva
10	Grafair Jet Center	Stockholm (Bromma)
11	Abelag Aviation	Brussels National
12	TAG Farnborough Airport	Farnborough
13	Service People	Hamburg
14	Aviartner Executive/Signature Flight Support	Nice/Cote d'Azur
15	Eccelsa Aviation	Olbia (Costa Smeralda)
16	Landmark Aviation/Map Handling Executive	Nice/Cote d'Azur
17	Jet Aviation Geneva	Geneva
18	Advanced Air Support	Paris (Le Bourget)
19	Jet Aviation Dusseldorf	Dusseldorf
20	Jetex Flight Support	Paris (Le Bourget)
21	Jet Aviation Dubai	Dubai
22	Signature Flight Support	London (Luton)
23	Signature Flight Support Terminal 1	Paris (Le Bourget)
24	ExecuJet Europe	Zurich
25	Jet Aviation Zurich	Zurich

Украине требуется уведомительный порядок

Разрешительный порядок регулирования бизнес-авиации сдерживает ее развитие, в то время как в странах, где этот рынок развит, действует уведомительный порядок.

Такое мнение высказал в комментарии агентству УНИАН старший партнер юридической фирмы «Ильяшев и партнеры» Роман Марченко.

«В США собственник частного самолета должен уведомить госорганы о предстоящем полете, и этого достаточно. Безусловно, там есть определенные ограничения по высотам, невозможности полетов в определенных зонах, например, возле больших аэропортов и пр. В Украине же, несмотря на некоторое недавнее упрощение процедур, фактически действует разрешительный порядок. Это ключевой фактор, сдерживающий развитие бизнес-авиации», — сказал он.

Кроме того Р.Марченко отметил, что бюрократические преграды, сдерживающие развитие бизнес-авиации, также сдерживают развитие малых аэропортов.



«В США «частники» редко летят из крупных аэропортов вроде нашего «Борисполя» или «Жуляны». В основном там летают из небольших аэропортов, что проще с точки зрения оформления, дешевле и комфортнее. У нас есть такие аэропорты: «Гостомель», «Чайка» и др. Но бизнес-авиация ими практически не пользуется, конечно, не только и не столько из-за разрешительных процедур, но и по-тому тоже», — сказал он.

В то же время юрист отметил, что «главный фактор, сдерживающий развитие бизнес-авиации, лежит не в законодательной плоскости, а в экономической».

«Для развития малой авиации недостаточно, чтобы ее услугами пользовались только олигархи. Они и так летают частными самолетами. Должно быть больше богатых граждан, богатый средний класс. Поскольку у нас его нет, то нет и спроса на эти услуги, а соответственно, и большого давления на правительство с целью упрощения данных процедур», — сказал он.

Как сообщал УНИАН, в Киевской зоне полетов в год осуществляется около 11 тысяч рейсов бизнес-авиации. При этом около половины полетов приходится на аэропорт «Киев» (Жуляны), половина — на «Борисполь».



Диета для бизнес-джета

Современная авиация постоянно сталкивается с проблемами роста конкуренции и повышением топливных затрат. Очевидным решением этих проблем является снижение веса конструкции за счет использования композиционных материалов. В настоящее время процент содержания композитов в конструкциях современных самолетов составляет порядка 15%, но эта цифра является средней по всей отрасли. Бизнес-авиация традиционно консервативна в выборе конструкционных материалов. Однако и здесь случаются просветления.

В бизнес-авиации применение композитов началось еще в прошлом веке. Однако новая технология преподнесла много проблем первопроходцам. А самыми известными на сегодняшний день «пластмассовыми» самолетами являются Beechcraft Premier I и Hawker 4000, разработанные компанией Raytheon Aircraft и переданные по наследству Hawker Beechcraft. Причем, если судьба меньшего собрата (Premier I) была более-менее удачной, то более крупный Hawker 4000 «хлебнул» новых технологий по полной программе – производитель 12 лет доводил самолет до серийного производства. Сейчас с композитами работает Bombardier в новом Learjet 85, но компания также сталкивается с проблемами в технологии производства композитного фюзеляжа. Из-за этого программа уже отстает от графика на полгода.

Вот и перспективные бизнес-джеты Dassault Falcon возможно будут иметь крылья, изготовленные из композитных материалов. Но фюзеляж, скорее всего, останется алюминиевым, при том, что в вышеприведенных самолетах как раз именно фюзеляж сделан из углеволокна. Об этом рассказал старший эксперт по технологии производства Dassault Фи-

липп Вуте (Philippe Vautey), выступая на конференции, организованной Французской академией авиации и космонавтики в Париже в конце ноября 2012 года. На этом мероприятии он представил видение компании на перспективные модели бизнес-джетов Falcon, которые могут встать в строй через 4–8 лет. Однако эксперт не стал уточнять, относится ли это видение к засекреченному Falcon SMS.

При проектировании самолетов увеличение веса на 200 кг приравнивается к ухудшению аэродинамического качества на 2% и также увеличению на 2% удельного расхода топлива. В современной авиации это существенные величины, и поэтому инженеры-конструкторы стараются сэкономить вес конструкции всеми доступными способами. Однако снижение веса вступает в противоречие с прочностью, технологией и стоимостью производства и расходов на обслуживание воздушного судна. Поэтому, по словам Филиппа Вуте, всегда ищется компромисс, и конструкторы рассматривают три основных вопроса при выборе между композитами и металлом: Сколько веса можно сбросить, если это возможно? Каковы будут затраты на техобслуживание? Каковы будут издержки при производстве?

Причем эти проблемы решают конструкторы всех авиастроительных компаний, однако ответы могут быть разными, в зависимости от класса разрабатываемого самолета, как например в Airbus и Dassault.

«В сегменте бизнес-авиации цена является более сильным аргументом при принятии решения о покупке, чем на рынке коммерческих авиалайнеров», - подчеркивает эксперт Dassault. «Для операторов затраты на техническое обслуживание планера и общие прямые эксплуатационные расходы являются

очень важными. Именно поэтому в бизнес-авиации труднее оправдать более высокую стоимость композитных деталей по сравнению с алюминиевыми. Несмотря на то, что композитные элементы конструкции имеют преимущества перед традиционными металлическими деталями по усталостным характеристикам и защите от коррозии, из-за того, что бизнес-джеты летают значительно меньше коммерческих лайнеров, эти преимущества не играют существенной роли».

Как пример, Филипп Вуте приводит периодичность ремонтов на бизнес-джетах Falcon: первый капитальный ремонт на французском самолете должен проводиться через 12000 летных часов и при среднем ежегодном налете в 500 часов, первый покупатель обычно продает самолет прежде, чем он достигнет этого порога.

Однако, среди заказчиков зачастую бытует мнение, что если они покупают современный частный самолет, то он должен быть построен на основе последних технологий и достижений. Филипп Вуте рассказал историю о состоятельном человеке, который на церемонии получения своего нового бизнес-джета Falcon сказал: «Я очень доволен своим новым Falcon и его крылом, сделанным из углеволокна», и при этом постучал по алюминиевому крылу самолета. На такой прокол клиента скорее всего повлиял тот факт, что его спортивный автомобиль имел множество деталей из углепластика, и он, наверное, слышал о применении этого материала в Airbus и Boeing, поэтому и решил, что уж его бизнес-джет точно оснащен таким крылом. Филиппу Вуте пришлось объяснить новому владельцу, что Dassault

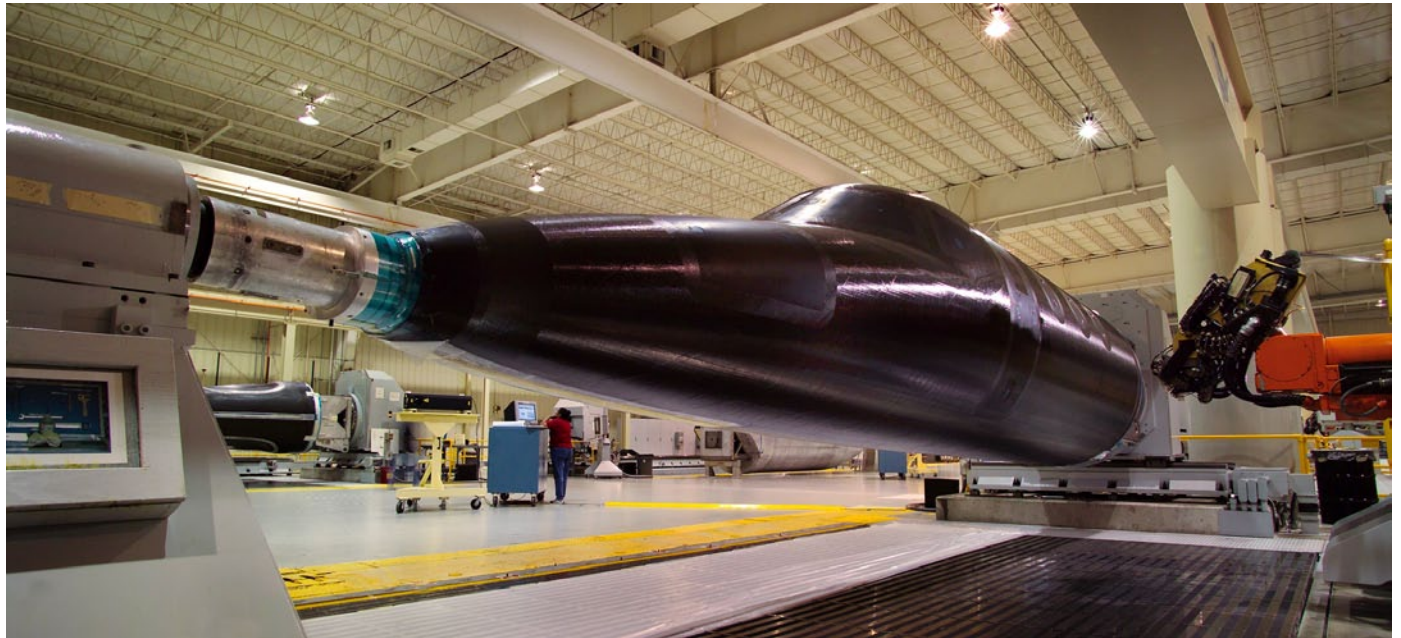
продолжение 

сделал лучший выбор для крыла его Falcon – это металл.

Но такая ситуация была до настоящего времени, и скоро она может измениться. Dassault провела исследование, которое показало, что углепластиковый кессон крыла может быть на 15-20% легче, чем металлический аналог, и это сэкономит нескольких сотен килограммов. Принимая во внимание материалы и процессы, которые сегодня находятся на 5-м уровне технологической готовности (TRL 5 – демонстрации технологии), такая экономия веса может быть достигнута без увеличения издержек производства. Однако Филипп Вуте предупреждает, что для крыльев еще должны быть решены вопросы оптимизации конструкции, автоматизации процессов и долговечности деталей.

Но для фюзеляжа пока основным конструкционным материалом остается металл. В связи с относительно низким уровнем напряжений в этом элементе самолета, листы из алюминиевого сплава, которые используются для обшивки, могут быть тонкими, около одного миллиметра. Попытка сократить вес путем перехода на углепластик могла бы способствовать еще большему утончению обшивки, но не имеет никакого смысла из-за других ограничений, таких как качество поверхности, защита от удара молнии и системы заземления.

Сейчас разрабатываются новые сплавы, такие как алюминий-магний-литиевые, которые будут иметь низкую плотность, и их применение позволит на каждом фюзеляже экономить 5-8% от веса конструкции, что составит несколько десятков килограммов. А увеличение стоимости материалов может быть компенсировано заменой клепки сваркой трением, которую Dassault собирается применять в производстве.



“Намотка” фюзеляжа Hawker 4000 - непростая технологическая задача

В производстве металлических крыльев бизнес-джетов Falcon компания также может снизить вес конструкции, применив новые, но уже испытанные сплавы, такие как алюминий-медно-литиевые, которые дают небольшой выигрыш в плотности, однако имеют высокие прочностные характеристики. По словам Филиппа Вуте, Dassault еще долго будет использовать алюминиевые сплавы в конструкции своих самолетов. И одна из причин этого – недавние инвестиции в размере € 12 млн. (\$ 15,6 млн.) в металлообрабатывающее оборудование завода в Секлин, северная Франция.

И напоследок, эксперт Dassault назвал еще один возможный способ снижения веса конструкции самолета – это «замена» килограммов на сроки техобслуживания. То есть, производитель рассматривает возможность сокращения срока до первого

капитального ремонта, который сейчас наступает через 12000 летных часов. Выбор некоторых материалов может быть смещен в сторону «менее прочных, но более легких», что конечно приведет к более частому обслуживанию и тщательному контролю, но позволит сэкономить десятки килограммов в весе конструкции. Однако этот путь рассматривается как гипотетически возможный, но не единственный.

Композиционные технологии в авиации на нынешнем этапе развития более подходят к самолетам небольшого размера. И таких моделей очень много среди поршневых самолетов для личного применения. Однако отработка технологии и выпуск более крупных воздушных судов (например, Boeing 787) позволяет надеяться на применение таких прогрессивных материалов в «консервативной» бизнес-авиации.

Отель с собственным FBO

31 января 2013 года в международном аэропорту Ган (Gan Executive International Airport), расположенном на мальдивском атолле Адду, открылся специализированный пассажирский терминал для прибывающих на бизнес-джетах гостей люкс-отеля Shangri-La Villingili Resort & Spa. Добраться до места отдыха клиенты смогут на катере за 5 минут.

Shangri-La Villingili Resort & Spa первым среди мальдивских отелей обзавелся собственным терминалом в аэропорту. Изначально объект был построен для саммита ЮААРС (Южно-Азиатской Ассоциации по Региональному Сотрудничеству) в 2011 году. Администрация отеля приобрела терминал после окончания саммита и осуществила его реконструкцию, после которой в нем появились два отдельных просторных зала ожидания и специальная VIP-комната, располагающие всем необходимым оборудованием премиум-класса.



Аэропорт Ган является вторым по величине аэропортом Мальдив после столичного. Основной трафик – бизнес-джеты и местные операторы авиатакси. Несмотря на свою небольшую площадь, аэропорт имеет весьма серьезную взлетно-посадочную полосу длиной в 2650 метров, позволяющую принимать практически любые типы самолетов. В среднем ежедневно аэропорт обслуживает до 40 самолетов бизнес-авиации.

Единственная проблема, с которой сталкиваются операторы, это отсутствие необходимого количества парковочных мест для длительного отстоя. Поэтому

после прилета воздушное судно, как правило, вынуждено улететь на стоянку на материк. В столичном аэропорту Мале ситуация идентичная. Во всем остальном аэропорт можно считать идеальным для полетов бизнес-авиации – отсутствие слотирования и очень низкая стоимость наземного обслуживания при наличии аж двух хендлинговых компаний.

Shangri-La Villingili Resort & Spa расположен на частном острове Виллингили (атолл Адду), в 70 минутах полета на самолете от международного аэропорта Мале до аэропорта Ган и в пяти минутах хода на катере от аэропорта Ган до отеля.



Avinode Business Intelligence Newsletter



Представляем обзор Avinode о состоянии глобального рынка бизнес-авиации.

Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Avinode в своем бюллетене выделяет следующие категории бизнес-джетов:

Light Jets

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

Midsized Jets

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

Heavy Jets

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

Ключевые показатели рынка

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

Avinode Key Performance Indicators: Light Jets

	US	Europe
Flights last 14 days	34 724	7 916
Flights, YoY change	-1.6% →	-4.1% ↘
Avinode Demand Index	+35.5% ↗	+30.7% ↗
Avinode Pricing Index	+0.43% →	-0.26% →

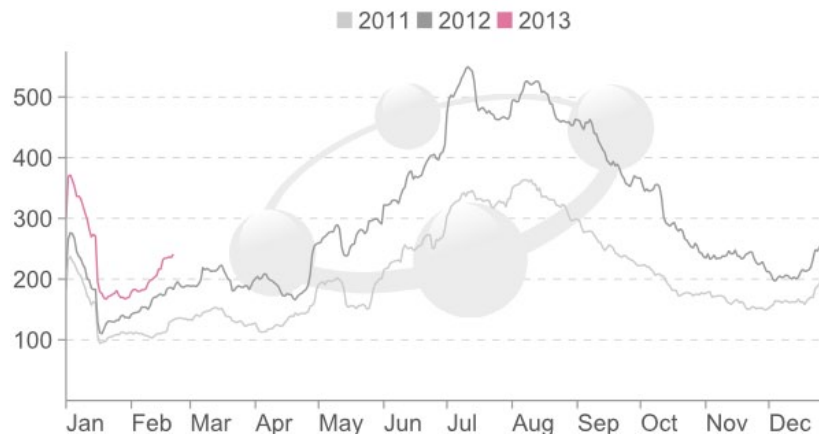
продолжение ►

Индекс спроса

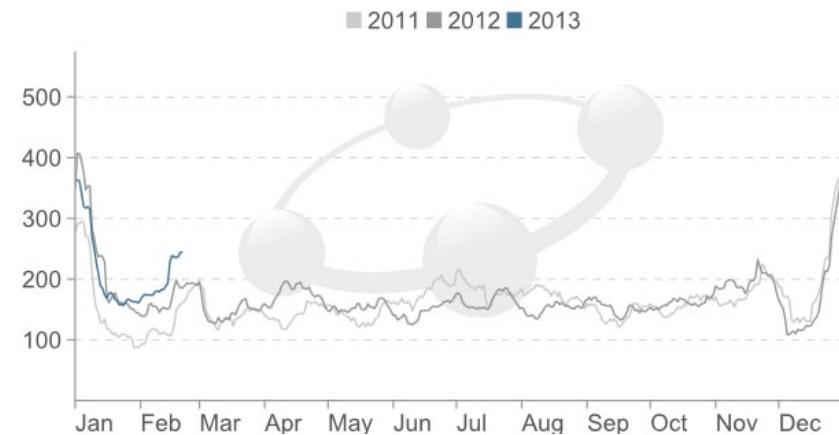
Индекс спроса Avinode показывает среднюю ежедневную стоимость всех заказанных рейсов, которые осуществляются в течение 14 дней до публикации отчета.

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

Avinode Demand Index: Light jet - Europe



Avinode Demand Index: Light jet - US & CA



Индекс стоимости летного часа

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

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

Стоимость летного часа популярных самолетов

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

В ротации будут рассматриваться следующие модели самолетов:

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

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

Avinode Pricing Index: Light Jets



Avinode Pricing Index: Citation Mustang



Region Comparison

