



# BizavWeek

О бизнес авиации. Еженедельно.

[www.bizavnews.ru](http://www.bizavnews.ru)

№ 41 (46) 20 ноября 2010 г.

СОБЫТИЕ

## ОНАДА на премии “Крылья России”

16 ноября был открыт конкурс на соискание Национальной авиационной премии «Крылья России – 2010». По итогам 2010 года в 15 номинациях будут представлены компании – лидеры российского рынка авиаперевозок. Список номинаций в этом году дополнен тремя позициями – «Чартерный пассажирский перевозчик», «Пассажирский перевозчик на региональных маршрутах», «Бизнес-проект в гражданской авиации». Также в этом году вновь будет представлена номинация «Оператор деловой авиации».

Победители конкурса определяются путем тайного голосования членов экспертного совета, состав которого ежегодно обновляется и расширяется. В этом году в авторитетное жюри войдут более 150 профессионалов, хорошо знакомых с разными сегментами рынка воздушных перевозок. Процедура тайного голосования членов экспертного совета автоматизирована и исключает ошибки.

По мнению Анны Серезкиной, Исполнительного директора ОНАДА, вошедшей в этом году в состав экспертного совета премии, для отрасли деловой авиации это мероприятие в целом и номинация «Оператор деловой авиации» в частности является крайне важным событием.

«Мы очень признательны организаторам премии ATO Events за сотрудничество и рады, что наше взаимодействие вышло на новый уровень. Со своей стороны готовы оказать всю возможную поддержку оргкомитету. Хочется надеяться, что с каждым годом число компаний, представленных в данной номинации, будет расти, и это станет отображением развития отрасли деловой авиации в России».



## 1000 Dash 8/Q-Series и 400 Global'ов

Канадский производитель Bombardier Aerospace 12 ноября 2010 на специальной церемонии в Торонто торжественно отметил выпуск 1000-го самолета семейства Dash 8/Q-Series - Q400 NextGen и 400-го бизнес-джета Global

стр. 4

СОБЫТИЕ



## Им бы в небо

Кого удивишь виллами и яхтами, купленными на украденные деньги, другое дело – самолет: романтика! Никто ж не купит себе воздушное судно до того, как решит жилищно-курортный вопрос.

стр. 7

СОБЫТИЕ



## В Питере опять хулиганят

Проблема в том, что люди получили первичное образование летчика, но у них нет воспитания — они считают себя богами, не догадываясь, что любая мелочь может стать причиной гибели людей.

стр. 8

АНАЛИТИКА



## Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode о состоянии европейского рынка деловой авиации. Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации.

В выпуске информация с 15 по 21 ноября 2010 г.

стр. 9

## Абсолютно НОВЫЙ G650.

Быстрее, дальше и больше всех

Благодаря способности развивать скорость до 0,925 Маха самолет G650 предлагает большую скорость и дальность полета, чем какой-либо другой реактивный самолет бизнес-класса.



## NetJets Inc. разработала собственную программу финансирования



Оператор долевой собственности NetJets Inc, принадлежащий Berkshire Hathaway, объявил о начале собственной программы финансирования клиентов NetJets Direct Financing. Новая программа будет работать через собственное подразделение NetJets Finance, которое недавно создано для этих целей. Таким образом, NetJets стал первым оператором деловой авиации, который предлагает клиентам финансирование под собственным брендом своих продукты. Такой подход позволит предоставить клиентам компании преимущество низкой процентной ставки и отсутствие сложностей получения кредита в стороннем банке. Воспользоваться этой программой могут пока только корпоративные клиенты.

«NetJets всегда отстаивал свои лидирующие позиции на рынке, реагируя на потребности наших владельцев самыми эффективными решениями», сказал председатель и генеральный директор NetJets Дэвид Сокол. «Этот новый вариант финансирования поможет принять разумное финансовое решение, будь то обновления существующей доли, расширение использования услуг компании или просто поиск способа снизить первоначальные затраты. И, благодаря нашему финансовому потенциалу, NetJets стал единственным оператором, который имеет возможность предложить прямое финансирование».

Дэвид Сокол также добавил, что клиенты компании получают возможность с помощью программы NetJets Direct Financing выбрать наиболее подходящие решения, которые будут точно отвечать их потребностям.

Минимальная сумма финансирования составляет \$ 100.000, а минимальная сумма первоначального взноса – 20% от стоимости контракта. Срок кредита и график амортизации доли базируется на длительности контракта и возрасте самолета, причем процентная ставка в размере 6% остается фиксированной на весь срок кредита.

Также к преимуществам своей новой программы финансирования компания причисляет скорость принятия решения по заявке – всего несколько дней.

К сожалению, пока эта программа не доступна для частных клиентов NetJets.




1-ый международный форум

# Развитие аэропортов в России и СНГ

22—23 марта 2011  
Мариотт Гранд Отель, Москва

Среди докладчиков форума:



**Антон Бучнев**  
Директор Департамента  
Инвестиционных Проектов  
Правительство  
Санкт-Петербурга



**Андреа Пал**  
Финансовый Директор  
ООО «Воздушные Ворота  
Северной Столицы»,  
Аэропорт Пулково



**Михаил Смирнов**  
Генеральный Директор  
Новопорт



**Евгений Чудновский**  
Генеральный Директор  
Международный  
Аэропорт «Кольцово»,  
Екатеринбург



**Виктор Горбачев**  
Генеральный Директор  
Ассоциация «Аэропорт»  
Гражданской Авиации



**Леонид Шварц**  
Генеральный директор  
Международный  
Аэропорт «Курумоч»,  
Самара

**Основные темы и сессии форума:**

<ul style="list-style-type: none"> <li>Ключевое выступление представителей правительства стран СНГ</li> <li>Взгляд финансистов</li> <li>Интерактивная дискуссия</li> <li>Обзор и практические примеры успешного управления аэропортами и достижения</li> <li>максимально высоких финансовых результатов</li> <li>Интерактивная сессия по механизму Государственно-Частного Партнерства</li> <li>Стратегии развития маршрутной сети и связи с авиалиниями</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Модернизация аэропортов, как основная составляющая экономического развития в регионах</li> <li>Специальная сессия о перспективах развития аэропортов в Украине и Казахстане</li> <li>Иновационные методы в оптимизации производственных процессов</li> <li>Интервью на сцене с лидером индустрии с участием аудитории</li> </ul>
---	---

Tel. +44 (0)20 7017 7444 | Fax +44 (0)20 7017 7447 | www.airport-development.com | info@adamsmithconferences.com

# Airport

## Нawker Beechcraft приостанавливает производство 400XP

В прошлую пятницу, 12 ноября 2010 г., Председатель и генеральный директор Hawker Beechcraft Билл Бойсчер (Bill Voisture) объявил, что производитель «временно приостановит производство Hawker 400XP, чтобы предложение более соответствовало спросу», сообщает AINonline. Компания планирует прекратить производство и продажу этих легких бизнес джетов на два года. Но, по информации Комиссии по ценным бумагам США, Hawker Beechcraft планирует в начале 2013 года возобновить производство.

Такой шаг является беспрецедентным в отрасли бизнес авиации. До пятничного сообщения этот бизнес джет в той или иной форме непрерывно производился с 1981 года. 400XP начал свою жизнь как Mitsubishi MU-300 Diamond в конце 1970-х и был переименован в Beechjet, когда Beechcraft приобрел конструкторскую документацию в середине 1980-х годов. Однако Hawker Beechcraft заявил, что будет продолжать обновленную программу 400XP, о которой было объявлено в прошлом месяце на Конвенции NBAA.

Пакет модификаций XPR для Beechjet 400A/Hawker 400XP стоимостью 2,8 млн. долл. США будет включать в себя в стандарте вертикальные законцовки крыла от Hawker, новые двигатели Williams International FJ44-4A-32, и опционально новую авионику Rockwell Collins Pro Line 21.

Тем временем Nextant Aerospace планирует начать поставку восстановленных Beechjet 400A/Hawker 400XP с новыми двигателями Williams FJ44-3AP и авионикой Rockwell Collins Pro Line 21 в первом квартале 2011. Серийные 400XT Nextant будут стоить 3,9 млн. долл. США, к тому же в эту цену включен, кроме самой модернизации, планер самолета.

По материалам AINonline



## Президент Татарстана встретился с руководством «Diamond Aircraft»



Вопросы организации сотрудничества между «Diamond Aircraft» (Австрия) и ОАО «КАПО им.С.П.Горбунова» обсуждались на встрече Президента Республики Татарстан Рустама Минниханова с руководством компании «Diamond Aircraft» во главе с президентом и владельцем компании Кристианом Дрисом. Встреча состоялась в Доме Правительства Республики Татарстан.

В своем приветственном слове Рустам Минниханов отметил, что приобретенный для Татарстана самолет «Diamond Aircraft» хорошо себя зарекомендовал. По мнению главы республики, сотрудничество между «Diamond Aircraft» (Австрия) и ОАО «КАПО им.С.П.Горбунова» надо развивать.

Напомним, что «Diamond Aircraft» предлагает организовать на территории РФ лицензионное

производство легкомоторных самолетов DA 40NG, DA42NG и DA 42MNG. Все модели сертифицированы в Европе в 2009 году. Во время посещения Татарстана в июле 2010 года владелец компании Кристиан Дрис одобрил предложенную площадку для размещения производства самолетов на ОАО «КАПО им.С.П.Горбунова».

Стоит отметить, что самолеты «Diamond Aircraft» изготавливаются из композиционных материалов и обладают уникальными летными свойствами и эксплуатационными характеристиками. Самолеты могут выпускаться в трех версиях: для гражданской авиации, для спецназначения (патрулирование территорий) и для использования в качестве беспилотного самолета. Среди особенностей изделий - возможность их видоизменения, использования различного сенсорного оборудования и др. Кроме того, отличительная черта самолетов - их экономичность (270 литров горючего позволят пролететь расстояние до 2,5 тыс. км).

«Diamond Aircraft» – австрийский производитель самолетов авиации общего назначения и мотопланеров. В настоящее время офисы компании находятся в Северной Америке, Европе, Азии и Австралии. Производство сосредоточено в венском пригороде – городе Винер-Нойштадт, там же находится штаб-квартира компании и научно-исследовательские лаборатории. В 2008 году открылась производственная площадка в Китае. Всего в группу входят 10 компаний. На сегодняшний день «Diamond Aircraft» является ведущим производителем воздушных судов на основе композитных материалов.

Источник: Татар-информ



## 1000 Dash 8/Q-Series и 400 Global'ов

Канадский производитель Bombardier Aerospace 12 ноября 2010 на специальной церемонии в Торонто торжественно отметил выпуск 1000-го самолета семейства Dash 8/Q-Series - Q400 NextGen и 400-го бизнес-джета Global.

В историческом событии приняли участие поклонники авиации, представители муниципальных, областных и федеральных органов власти, клиенты, поставщики, СМИ, заслуженные работники и весь, почти 4000-й, коллектив предприятия в Торонто.

«Празднуя выпуск 1000-ого самолета Dash 8/Q-Series и 400-ого бизнес джета Global, мы напоминаем о давней традиции производства Bombardier в Торонто», сказал президент Bombardier Business Aircraft Стив Ридольфи. «Выпуск этих знаковых самолетов является частью более 80-летней истории превосходных технологических достижений в Онтарио. Сегодня мы приветствуем сотрудников прошлого и настоящего, которые работали на этом предприятии».



В ходе мероприятия, в знак признания успехов программы Dash 8/Q-Series, канадский музей авиации и космонавтики наградил предприятие Bombardier Aerospace в Торонто призом Canadian Air & Space Pioneer Award.

«Завод Bombardier Aerospace в Торонто с почти 4000-м штатом сотрудников – это один из крупнейших работодателей в городе, который в свою очередь является одним из немногих городов в мире, где строят самолеты», сказал вице-президент и генеральный менеджер по турбовинтовым самолетам и производству в Торонто Саймон Робертс. «Достижение рубежа в тысячу самолетов Dash 8/Q-Series и четырехста Global является свидетельством мощного потенциала этого предприятия и нашей роли в качестве ключевого игрока в международной авиационной промышленности».

### Семейство Dash 8/Q-Series

Новое поколение турбовинтовых самолетов Dash 8-100 было запущено в 1980 году, и вступило в строй в 1984 году. Самолет Dash 8 помог региональным



Q400 NextGen

авиакомпаниям перейти на новый уровень пассажирских перевозок. Новый самолет позволил отойти от несложных полетов на малых поршневых самолетах к более продвинутым операциям, которые мы наблюдаем в настоящее время в региональной авиации. В 1996 г. самолет подвергся модернизации и ребрендингу, превратившись в Q-Series. Нынешняя модификация Q400 NextGen является лидером среди турбовинтовых самолетов в использовании новой технологии NextGen. Самолеты семейства Dash 8/Q-Series в настоящее время находятся в эксплуатации у более 100 операторов по всему миру.

### Деловые самолеты семейства Global

После анонса в 1996 году первого Bombardier Global Express, семейство Global получило признание во всем мире за передовую конструкцию и характеристики. На то время, а также на протяжении последующих 15-и лет, это был единственный ультрадальний бизнес джет, разработанный с чистого листа. На счету Global Express 17 рекордов скорости. Первоначальный Global Express дал начало всему семейству самолетов Global, которые известны сегодня: Global 5000, Global Express XRS, а также будущие Global 7000 и Global 8000.



Global Express



## Gulfstream Aerospace готовится к росту спроса

Корпорация Gulfstream Aerospace объявила, что она будет расширять территорию своего производственного комплекса в Саванне, потратив на это в течение семи лет \$ 500 млн. Семилетний план развития производства необходим компании, чтобы гарантировать удовлетворение будущего спроса на бизнес джеты и услуги поддержки клиентов. Эта программа развития создаст дополнительно 1000 рабочих мест в Gulfstream, что более чем на 15% больше текущего штата в 5500 сотрудников компании, которые работают в Саванне.

«В соответствии с нашими собственными прогнозами развития рынка и тенденцией продаж, мы предполагаем рост спроса на бизнес джеты в течение следующего десятилетия, и мы хотим гарантировать, что Gulfstream будет отвечать требованиям рынка и сможет удовлетворить спрос на свои продукты и услуги», сказал президент компании Gulfstream Джо Ломбардо. «Мы уже начинаем наблюдать признаки постепенного подъема рынка. В третьем квартале 2010 года мы получили больше заказов, чем в любом другом квартале с начала экономического спада в середине 2008 г. Кроме того, увеличился налет самолетов, и сервисные центры Gulfstream наблюдают значительное увеличение объема сервисных услуг».

Нам необходимо расширение, чтобы обеспечить ожидаемый рост спроса на самолеты бизнес-класса и услуги техобслуживания в будущем», - сказал г-н Ломбардо.

В присутствии государственных и местных чиновников, включая губернатора штата Джорджия Сонни Пердю (Sonny Perdue), сотрудники Gulfstream



в Саванне узнали, что развитие будет включать строительство новых объектов в северо-западном секторе Международного аэропорта Savannah/Hilton Head, ремонт нескольких существующих зданий в главном кампусе Gulfstream Road и расширение офиса и лабораторий в Центре исследований и развития Gulfstream в Crossroads Business Park.

В ходе мероприятия губернатор Пердю сказал: «Gulfstream является мировым стандартом в бизнес авиации, и мы гордимся тем, что компания, которую знают в мире по лучшим бизнес джетам, базируется прямо здесь, в Джорджии. Расширение производственных объектов Gulfstream будет иметь

большое влияние на региональную и местную экономику путем создания 1000 новых рабочих мест, не говоря уже о волновом эффекте с точки зрения строительства и развития сферы обслуживания».

Новые рабочие места откроют вакансии для производственных специалистов, инженеров и техников.

«Эффект от этой инициативы будет очень простой», сказал Ломбардо. «Это рабочие места для авиации общего назначения. Это хорошо для Джорджии, так как это высокотехнологичные рабочие места в Gulfstream Aerospace. А рабочие места для авиации общего назначения являются важнейшим аспектом для производственной базы страны».

Компания Gulfstream в прошлом уже расширяла производственные мощности в Саванне. В марте 2006 года компания объявила о \$ 300 млн. инвестициях в расширение объектов в Саванне, сумма которых позднее увеличилась до \$ 400 млн. Эта работа была завершена в 2009 году

и включила в себя создание крупнейшего в мире центра технического обслуживания авиации общего назначения, производственного цеха для сборки Gulfstream G650, установку современной окрасочной камеры и постройку Центра исследований и разработок площадью 28000 кв.м. Кроме того, компания Gulfstream приняла на работу 1100 новых сотрудников.

Штаб-квартира компании Gulfstream в Саванне открылась в 1967 году. В настоящее время здесь находится производство пяти моделей самолетов Gulfstream: G650, G550, G500, G450 и G350.

## На МЕВА 2010 соберутся видные фигуры Персидского Залива

F&E Aerospace, организатор Ближневосточной выставки бизнес-авиации (Middle East Business Aviation Show - МЕВА), которая пройдет в аэропорту Дубая 7-9 декабря 2010 г., ожидает присутствия глав шести государств Совета по сотрудничеству стран Персидского залива и их делегаций. Саммит Совета в столице ОАЭ Абу-Даби пройдет 6-7 декабря 2010 г. Алисон Веллер, управляющий директор F&E Aerospace, прокомментировала: «В начале декабря в ОАЭ пройдет саммит Совета по сотрудничеству стран Персидского залива, и это дало нам возможность пригласить первых лиц этих государств на МЕВА. Мы надеемся, что такие важные делегации, в состав которых входит множество признанных лидеров, посетят МЕВА достойным мероприятием, на котором можно будет ознакомиться с лучшими достижениями бизнес-авиации».

На предыдущей выставке, которая прошла в 2008 г. при поддержке Ближневосточной Ассоциации бизнес-авиации, приняли участие около 250 компаний из 30 стран. Ее посетило свыше 5500 человек, а сумма заказов превысила \$1,5 миллиарда долларов.

На сегодняшний день заявок получено гораздо больше, чем в 2008 г. На этот раз на статической экспозиции будет представлено свыше 70 воздушных судов, и павильонов под открытым небом на этот раз будет больше. Россия будет представлена компаниями Vipport, Streamline Ops и Jet 2000, а также российским филиалом журнала Altitudes.

Впервые для региона на МЕВА пройдет собрание правления Международного Совета по бизнес-авиации (IBAC). Традиционно такие собрания проводятся в США или Европе.

Источник: Upcast Media



## Страдает ли бизнес авиация от монополизма?



1 декабря 2010 года в Москве состоится круглый стол «Применение антимонопольного законодательства РФ для сферы обслуживания деловой авиации и АОН в российских аэропортах», который пройдет в офисе Деловой России по адресу: Москва, Центр международной торговли, Краснопресненская наб., д. 12, подъезд 7, этаж 2, офис 208. Начало в 11.00.

Организатор мероприятия: отраслевое отделение Деловой России «Деловая авиация» при поддержке Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА)

Ведущий круглого стола: Кошелев Леонид Евгеньевич – руководитель отраслевого отделения Деловой России «Деловая авиация».

В рамках круглого стола состоится обсуждение таких вопросов, как:

- Анализ ситуации в российских аэропортах в сфере обслуживания деловой и малой авиации (индивидуального, корпоративного и административного авиатранспорта) с точки зрения соблюдения антимонопольного законодательства

РФ. Роль антимонопольного законодательства в регулировании деятельности аэропортов.

- основополагающие принципы антимонопольного регулирования в аэропортах Европейского Сообщества и США.

- Актуальные задачи по дальнейшему реформированию российского антимонопольного госрегулирования в сфере обслуживания деловой и малой авиации в аэропортах РФ.

В рамках круглого стола планируются выступления экспертов:

Председатель Правления ОНАДА Кошелев Леонид Евгеньевич,

Главный редактор Агентства «Авиапорт.ру» Пантелеев Олег Константинович,

Председатель Правления РАОПА Тюрин Владимир Владимирович.

Планируется участие руководителей и ведущих сотрудников Федеральной антимонопольной службы РФ и Министерства транспорта РФ.

К участию в работе круглого стола приглашаются представители операторов деловых и частных ВС, авиакомпаний, обслуживающих компаний, руководство аэропортов, управляющих компаний, эксперты, представители поставщиков услуг для деловой и малой авиации.

По итогам работы Круглого стола будет подготовлена резолюция, которую планируется направить в Федеральную антимонопольную службу и Минтранс России.

В случае заинтересованности принять участие в круглом столе прошу направлять заявки проектному менеджеру Деловой России Маевскому А.В. по тел.: 495-9670038 доб. 140, e-mail: Maevsky@deloros.ru; Исполнительному директору ОНАДА Сережкиной Анне по тел. 9096354981; e-mail: as@rubaa.ru



## Им бы в небо

Кого удивишь виллами и яхтами, купленными на украденные деньги, другое дело – самолет: романтика! Никто ж не купит себе воздушное судно до того, как решит жилищно-курортный вопрос. В смысле, не одно-двухместное суденышко, а чтоб сразу бизнес-джет.

К этому надо как следует готовиться: пройти все ступени карьерной лестницы в компании. Или, если ворует у партнеров и кредиторов, – долго изображать паиньку перед тем, как сделать Большой Хапок. Самолет для такого жулика – это символ победы над корпоративным рабством и занудством инвесторов. В общем, свобода.

Именно самолеты фигурируют в конце сюжета в двух наиболее громких историях с разоблачением последнего времени. В одном случае наемный менеджер крал за спиной у владельца. А в другом – сам у себя, то есть выводил активы и пускал пыль в глаза кредиторам и регулятору.

В начале этого года миллиардер Александр Лебедев рассказал, что топ-менеджмент «Национальной резервной компании» без его согласия купил самолет за \$26 млн. Летали якобы на «совет директоров» с любовницами в Майями, на Мальдивские острова, Хайнань, в Канкун, Колумбию.

Еще об одном герое нашего времени в пятницу рассказал первый зампред ЦБ Геннадий Меликьян. Результаты вскрытия «Межпромбанка» показали, что из 32 млрд руб., выданных Банком России, 25 млрд руб. было выведено самым беспардонным образом. Большая часть отмыта через офшорный траст под видом инвестиционных кредитов. Оттуда деньги были направлены в компанию сына протектора траста, далее их следы теряются.

Часть была обналичена: выплачены дивиденды протектору, а на остатки куплен самолет производства Франции – членовоз для протектора. Протектор – это



такое лицо, назначенное учредителем для контроля над доверительными собственниками. Часто в этой роли выступает сам собственник траста.

До решения суда ЦБ вряд ли станет прямо указывать на Сергея Пугачева и его младшего сына Александра. Хотя, казалось бы, куда уж прямее-то. Протектором траста и был фактический собственник траста, сказал Меликьян. Еще он признал, что об отсутствии надлежащего капитала (как и писал об этом Slon.ru), регулятору было известно всегда, а окончательное прозрение наступило еще год назад после проведенной проверки.

У этих двух сюжетов есть еще кое-что общее, кроме самолетов, что делает эти истории похожими друг на друга. В обоих случаях контролирующие лица на какой-то период устранились от своих обязанностей. А вот дальше начинаются различия. Лебедев это сделал по уважительной причине: занимался общественной деятельностью и политикой. У ЦБ уважительной причины ни одной нет, зато есть масса спорных оправданий.

Например, Меликьян говорит, что решили выдать все-таки в кризис МПБ без залогов на \$1 млрд, потому что боялись спровоцировать панику среди кредиторов российских банков (вкладчиков, наверное, имел в виду). Интересно получается: когда в феврале позволили банку выпустить новые евробонды на \$200 млн, за кредиторов, оставшихся, в итоге, без денег, уже не боялись?

В принципе, понять и принять бездействие регулятора можно. Но тогда придется понять и принять: корпоративное воровство менеджеров и стремление к выводу активов собственниками – часть национальной культуры. Желание жуликов летать собственными самолетами – это стремление к свободе. «Летайте самолетами Банка России» – это бонусная программа для владельцев банков. Открывайте трасты и копите баллы.

Елена Зубова  
Источник: Slon.ru



## Он улетел, но обещал вернуться... Или история одного хулигана.

В блоге на Фонтанка.ру пользователь nitros78 рассказал, как в прошлые выходные стал свидетелем отчаянного полета вертолета над Питером.

“Сегодня (14.11.2010) в 17-30 двигаюсь по Приморскому проспекту Санкт-Петербурга, по Ушаковской набережной в сторону центра. Проезжая по Ушаковской развязке замечаю впереди далеко над Невой непонятный летающий объект черного цвета. Сперва проскакивает мысль, что это вертолет, но тут же эта мысль отбрасывается, потому что объект совсем черный без каких-либо фонарей, и траектория его полета противоречит движению вертолета в городе. Он очень резко меняет направления полета, высоту. Подумал что это какая-то птица бороздит просторы над Невой. Скорость трафика на набережной большая и детально всматриваться нет возможности. Но следом эта “птица” стала двигаться над невой в сторону залива, т.е. мне навстречу.

И тут, когда она стала ко мне намного ближе - я понимаю что это - самый настоящий вертолет, без включенных фар, габаритов и т.п. Он пролетел мимо, а я все так же ехал по набережной, подумав, что он улетел.

Буквально через минуту я слышу звук, поворачиваю голову направо и вижу, что он движется параллельно со мной очень близко к воде, на расстоянии от меня в метрах 80-ти, учитывая что ширина Невы там около 200 метров. Большой, черный, без опознавательных огней, очень похож на военный вытянутый вертолет, явно не 2-х местный. Я останавливаю машину прямо на набережной около Кантемировского моста и выхожу, чтобы посмотреть на бесплатное кино жанра экшн и понаблюдать за действием пилота.

Вертолет взлетел вверх и подлетел к ресторану “Рыба”, который находится на последнем этаже современного стеклянного здания, прямо напротив Петербургской телебашни. Он кружил прямо над этим зданием очень низко. Создавалось впечатление,

что он просто хочет сесть на крышу этого здания.

Далее он начинает спускаться, и зависает прямо в нескольких метрах около окон ресторана.

Начинает кружиться прямо около окон и сигналить в окна ресторана мощным прожектором(фарой). Все движения очень резкие, нервные или даже агрессивные.

Глядя на всё это складывается впечатление, что пилот или пьян, или находится под действием наркотических веществ. Действия абсолютно неадекватные, и кажется, что он вот-вот влетит в здание, либо заденет лопастями провода, либо что-то другое и рухнет.

Покружившись несколько минут у ресторана, он делает такой маневр, который можно увидеть только в кино: Он бросает вертолет в свободное боковое падение, с полным ускорением. И боком, на очень маленькой высоте над Кантемировском мосту ускоряется и улетает в сторону Большого Сампсониевского проспекта. Этот маневр ввергает очевидцев в шок. Выглядело это так, как будто он падает на людей и машины.

Очень хочется понять, какие причины могли принудить пилота совершить столь опасные маневры над центром города, а также узнать, куда он полетел дальше ?? Судя по тому, что этот сегодняшний инцидент никак не освещен прессой, создается впечатление, что нашему городу и Властям безразлично поведение этих людей, либо эти люди попросту запрещают свыше освещать это прессой ?

Я искренне надеюсь, что чтобы остановить этот произвол - не нужны жертвы невинных горожан и имущества, которые могут образоваться в результате столь беспрецедентных и произвольных действий владельцев частных вертолетов.

P.S. Возможно это новые “подвиги” Алексея Афонченкова -”героя” августовских полетов либо его приемников. В любом случае РосАвиация может

выяснить это элементарно, но будет ли она это делать ???”

*Автор nitros78*

Гости и сотрудники ресторана «Рыба», находящегося на последнем этаже здания напротив телебашни, также запомнили этот вечер. Вот что они рассказали изданию “МК в Питере”.

— Вертолет подлетел со стороны Невы, — рассказали официанты. — Это было уже в сумерках, но до 18.00, потому что утренняя смена еще не кончилась. Вертолет неожиданно включил фары и направил их на сидящих за угловым панорамным столиком (место на углу, где обе стены прозрачные). Затем вертолет пролетел вдоль галереи, осветив все остальные столики возле окна. Потом несколько раз пикировал на парковку внизу и снова поднимался к ресторану. Гости испугались, мы тоже не знали, что и думать. Пока соображали, вертолет улетел в сторону станции метро «Лесная».

— Спортивный, гражданский, черного цвета, — рассказывают они. — Обтекаемый — явно из новой серии. У нас были мысли, что пугающие маневры летчика адресованы кому-то из гостей, но никто из посетителей этого не подтвердил.

Летчик-испытатель Вадим Базыкин так прокомментировал это событие «МК в Питере»:

— Это явно опять кто-то хулиганил, — с ходу определил он. — Никто не мог ему разрешить такие маневры. Определить нарушителя будет несложно — черных вертолетов в городе всего два. Проблема в том, что люди получили первичное образование летчика, но у них нет воспитания — они считают себя богами, не догадываясь, что любая мелочь, вплоть до проводов или сброшенной с верхнего этажа тарелки, может разнести лопасти и стать причиной гибели людей.



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе с 15 по 21 ноября 2010 г.



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

### Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 15 по 21 ноября 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	27	20	15	27	19	8	20	136
Великобритания	19	63	51	44	0	34	91	204
Франция	22	43	53	22	4	8	42	138
Италия	16	39	37	19	8	9	4	91
Австрия	8	0	3	8	0	1	5	24
Швейцария	6	23	13	8	1	13	25	66
Россия	21	70	23	14	9	28	12	243

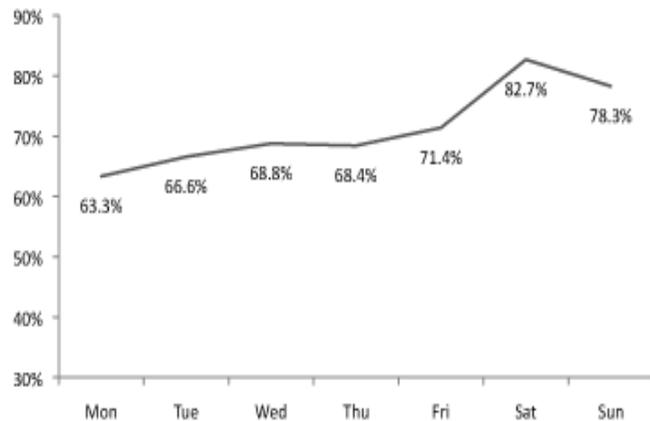
### Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 15 по 21 ноября 2010 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	16	6	0	1	3	3	1	14
Великобритания	2	35	12	2	0	2	1	16
Франция	6	11	6	0	0	6	3	12
Италия	5	1	3	5	1	3	1	5
Австрия	2	1	0	0	1	2	2	7
Швейцария	3	6	4	1	2	3	0	6
Россия	4	3	5	0	0	0	0	12

**Индекс наличия свободных самолетов**

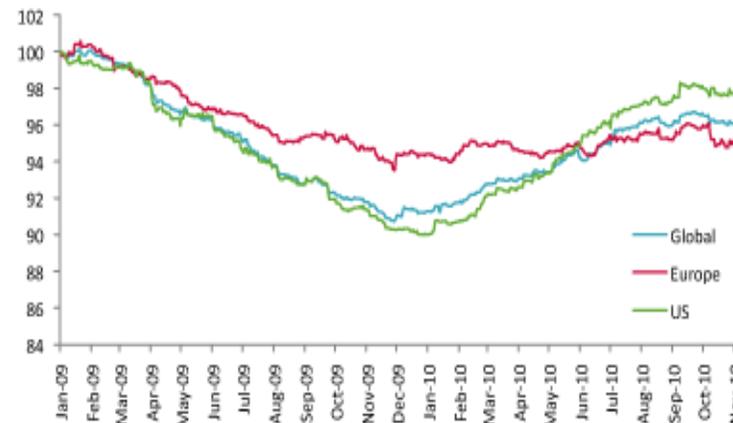
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

**Индекс стоимости летного часа.**

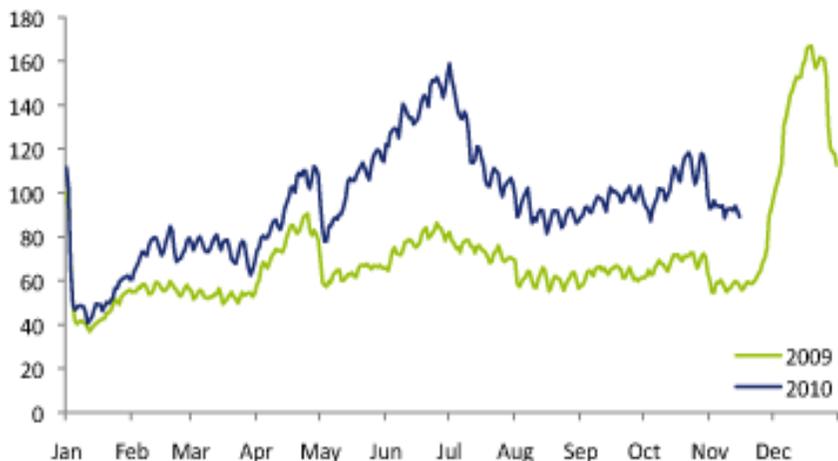
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

**Индекс спроса**

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на 10 147 664€



**Стоимость летного часа популярных самолетов**

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1587	€ 1527	€ 1535
Cessna Citation Excel	€ 2699	€ 2665	€ 2591
Bombardier Challenger 604	€ 4740	€ 4701	€ 4575

Таблица показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для 3 самых популярных моделей (не включает Северную и Южную Америку).

Стоимость рассчитана на основе 24 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 32 Bombardier Challenger 604.

**Самые популярные аэропорты прилета.**

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

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на прилет в аэропорт за последние 30 дней.