



Еще немного, и мы окунемся в майские праздники, когда большинство наших соотечественников с головой погрузятся в свои огороды и с хотя бы на некоторое время забудут обо всех проблемах.

Однако начало мая всегда тяжелый период в работе аэропортов и авиакомпаний, и «высокий сезон», как принято называть период, совпадающий с праздниками, в этом году обещает оправдать свое название. Уже сейчас эксперты говорят о значительном спросе на майские перелеты, и их слова подтверждают очереди в бизнес-терминалах московских аэропортов и суэта, неприсущая им, которая там царит. По данным Avinode количество запросов, поступающих от россиян, в этом году более чем на 20 процентов превышает показатели прошлого года. Так что в 2012 году компании, работающие на рынке бизнес-авиации, имеют все шансы установить новый посткризисный максимум.

А через две недели стартует очередная женеvская выставка EBACE 2012, которая в этом году, возможно, побьет рекорд посещения российскими участниками. И для того, чтобы закрепить за Россией статус одного из лидеров в бизнес-перевозках, мы с российским гостеприимством встретим старых и новых друзей на специальном мероприятии - Jet Family Party, которое пройдет 16 мая в Женеве.

Мы очень надеемся, что нынешний женеvский салон будет отличаться от предыдущих обилием новостей, подписанных договоров и протоколов о намерениях.



Welcome to Vnukovo-3

11 апреля 2012 впервые во Внуково-3 прошло мероприятие под названием Vnukovo-3 April Meeting, которое было организовано для руководителей подразделений наземных служб. В нем приняли участие 27 ведущих иностранных авиакомпаний. **стр. 4**



Кто получит первый серийный G650?

Самый интригующий вопрос: кто получит первый серийный G650? Известно, что на конец 2011 года в производстве находилось 12 серийных самолетов, а в настоящее время находится в производстве 19-й самолет. **стр. 16**



Африканские хроники

«Наши доводы о 12 часах летного времени и двух технических посадках, к счастью, не убедили пассажиров отказаться от намерения лететь в Южную Африку именно на Hawker 750...» **стр. 17**



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +14,7%; индекс стоимости: +0,22%

стр. 20



ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ G650

БЫСТРЕЕ ВСЕХ, ДАЛЬШЕ ВСЕХ,
ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ ВСЕХ

Gulfstream®

НРБ пытается вернуть бизнес-джет

Крупнейший кредитор авиакомпании-банкрота «Кавминводьявиа» (КМВ) — Национальный резервный банк (НРБ) пытается вернуть у государства самолет. В 2010 году в парк АК «Кавминводьявиа» был передан бизнес-джет Embraer-135. Но в 2012 году после иска НРБ к авиакомпании самолет был выведен из-под ареста Ставропольским управлением госимущества и передан государству.

КМВ до банкротства осенью в 2011 году была крупнейшей авиакомпанией Северного Кавказа. Сейчас ее имя упоминается только на судебных заседаниях: кредиторы перевозчика спешат взыскать долги. Крупнейший из них НРБ, задолженность перед которым составляет 490 млн руб. «ГК «Ростехнологии» (владела авиакомпанией. — РБК daily) дали нам письменное подтверждение, что авиакомпания находится в хорошем финансовом состоянии», — признает совладелец НРБ Александр Лебедев. Официальный представитель ГК «Ростехнологии» отметил, «что компания не имеет отношения к работе авиакомпании».

По требованию НРБ 18 января 2012 года Арбитражный суд Ставропольского края наложил арест на имущество КМВ в рамках исполнительного производства (постановление о запрете регистрационных действий имеется в распоряжении РБК daily). Но несмотря на судебный акт об аресте имущества, 7 февраля 2012 год распоряжением территориального управления Росимущества по Ставропольскому краю № 92 (имеется в распоряжении РБК daily) из перечня арестованного имущества было выведено «воздушное судно Embraer EMB-135BJ балансовой стоимостью 314,6 млн руб.». Основанием для этого послужило то, что лайнер является «объектом движимого имущества». Самолет не был зарегистрирован в российском реестре, его передали на баланс Росимущества.



фото с сайта PlanespottersNet

«Непонятно, как самолет с номером R4-VVP стоимостью 26 млн долл. сначала попал в парк ФГУП «Кавминводьявиа» и как это имущество остаточной рыночной стоимостью в 5—6 млн долл. было выведено с баланса перевозчика», — отмечает г-н Лебедев. Источник РБК daily в ведомстве отмечает, что региональное управление лишь выполнило поручение центрального аппарата. Юристы видят нарушение закона в решении чиновников.

«Статья 130 Гражданского кодекса прямо определяет, что к недвижимому имуществу относятся подлежащие госрегистрации воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания и космические объекты. Поскольку воздушные суда авиапарка «Кавминводьявиа» такими объектами являются, то такая формулировка не может быть применена к самолету», — отмечает управляющий партнер адвокатского бюро Корельский, Ишук, Астафьев и партнеры Корельский Андрей. По его словам, формально действия чиновников могут быть оспорены в суде. «Если имущество было передано в хозяйственное ведение, то оно становится имуществом КМВ на стадии конкурсного производства. Только конкурсный управляющий может отчуждать его по решению кредиторов», — отмечает юрист.

Сергей Стариков, РБК daily

Jet Port Charters
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг
в бизнес-авиации
Медицинская авиация
Организация VIP залов

г. Москва, Боровское шоссе, д. 1,
Центр Бизнес-Авиации, оф. 216,
+7(495) 662-8-662, e-mail: sales@jetport.aero, www.jetport.ru



King Air 250 сертифицирован в Европе

Американский производитель Hawker Beechcraft Corporation (HBC) объявил о получении сертификата EASA на Beechcraft King Air 250, самый новый вариант популярной линейки турбовинтовых самолетов Beechcraft King Air. Сертификат FAA King Air 250 получил в июне 2011 года, а в ноябре того же года сертифицирован Национальным агентством гражданской авиации Бразилии (ANAC).

«Мы с нетерпением ждем, что в скором времени начнутся поставки King Air 250 в Европу», говорит Шон МакГью, президент Hawker Beechcraft Европа, Ближний Восток и Африка. «В течение десятилетий универсальность семейства King Air делала его популярным на европейском рынке. Фактически, в соответствии с данными Евроконтроля, за последние четыре года именно самолеты семейства King Air B200 были самыми летающими воздушными судами деловой авиации в Европе. Теперь, в результате

ориентированных на клиента разработок HBC, King Air 250 стал еще более привлекательным для операторов в этом регионе – у него существенно улучшены взлетно-посадочные характеристики при увеличении скорости, дальности и скороподъемности».

Построенный с учетом пожеланий клиентов, King Air 250 получил композитные вертикальные законцовки крыла, повысившие эффективность на всех этапах полета, композитные винты, которые имеют небольшой вес и разработаны с учетом новых аэродинамических технологий и модифицированные двигатели увеличенной мощности, которые также вносят свой вклад в повышение производительности самолета.

Взлетные характеристики King Air 250 лучше, чем у его предшественника King Air B200GT. При максимальном взлетном весе, взлетная дистанция, на уровне моря с препятствием высотой 50 футов, составляет 2111 футов (654 м), что на 400 футов меньше, чем у B200GT. А на высокогорных аэропортах эти характеристики еще более улучшились – на высоте 5000 футов над уровнем моря и температуре 25 °C при максимальном взлетном весе, взлетная дистанция с препятствием на высоте 50 футов составляет 3094 футов (945 м), что примерно на 700 футов лучше предшественника. Также King Air 250 получил небольшое увеличение крейсерской скорости, скороподъемности и дальности по сравнению с King Air B200GT.



ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

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

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

В программе конференции:

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

ОРГАНИЗАТОР
ATO EVENTS

ПРИ УЧАСТИИ
АЭВТ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕДИАПАРТНЕР
**АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ**
ATO.RU

МЕДИАПОДДЕРЖКА
Aviation Explorer
AVIA.RU
АЭВТОПОРТ
Russia & CIS Observer

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

Welcome to Vnukovo-3

Впервые во Внуково-3 прошло мероприятие под названием Vnukovo-3 April Meeting, которое состоялось 11 апреля 2012, организованное для руководителей подразделений наземных служб. В ней приняли участие двадцать семь представителей ведущих иностранных авиакомпаний в отрасли бизнес-авиации, таких как: Qatar Executive, JetAlliance, Avcon Jet, Airfix Aviation, TAG Aviation, Global Jet, Fair Jets, Luxaviation, NetJets, Perfect Aviation, PrivateJet International, VistaJet, Linxair, Amira Air, Imperial Jet.

В ходе конференции обсуждались актуальные вопросы отрасли. Также, специально для гостей, была сделана презентация отделов холдинга. По мнению участников, было крайне познавательно узнать подробности работы таких подразделений как отдел наземного обслуживания, производственно-диспетчерская служба, инженерно-авиационная служба, служба сервиса, отдел по работе с клиентами, а также IT-отдел, начальник которого представил обновленную версию услуги VIS (Vipport Information Service).



Для участников мероприятия была организована экскурсия на перрон, где они смогли увидеть технические возможности Внуково-3 и обсудить все вопросы, касающиеся наземного обслуживания.

Вечером в отеле Marriott Grand для гостей был организован фуршет, на котором участники обменивались мнениями и впечатлениями о прошедшем мероприятии. Были вручены дипломы компаниям NetJets, Global Jet и Qatar Executive в номинациях «Самый большой флот по итогам 2011», «Самое большое количество перевезенных пассажиров по итогам 2011» и «Самая быстро развивающаяся компания по итогам 2011» соответственно.

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

В состав комплекса входят терминал для обслуживания внутрироссийских рейсов площадью 480 кв. м, построенный в 2000 году и терминал для международных рейсов площадью 7000 кв. м, открытый в ноябре 2006 года. Пропускная способность Внуково-3 составляет 60 пассажиров в час в международном



терминале и 40 пассажиров в час во внутреннем. Центр бизнес-авиации располагает ангарами для размещения и технического обслуживания бизнес-джетов, а также перроном с оборудованными стоянками, рассчитанными на 150 воздушных судов разных типов и классов.

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

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



«Крылья России» вручат 14 мая

Объявлена новая дата вручения премии «Крылья России—2011» — церемония пройдет 14 мая в «Ренессанс Москва Монарх Центр». Ранее оргкомитет конкурса на соискание Национальной авиационной премии «Крылья России» отменил церемонию, намеченную на 2 апреля 2012 г. из-за катастрофы самолета ATR-72 авиакомпании «ЮТэйр» под Тюменью.

Ежегодный конкурс на соискание премии «Крылья России» проводится с 1997 г., учрежден Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), отраслевым деловым журналом по воздушному транспорту «Авиатранспортное обозрение» и консалтинговой компанией Infomost. Премия присуждается по результатам тайного голосования Экспертного совета, в который входят представители законодательной и исполнительной власти, авиационного бизнеса, финансовых кругов, общественных организаций и средств массовой информации, а также заслуженные деятели гражданской авиации и независимые эксперты.

Процедура голосования и большой состав Экспертного совета (более 100 чел.) обеспечивают объективность и адекватность результатов конкурса.

В номинации «Авиакомпания года — оператор деловой авиации» за звание лучшей будут бороться семь авиакомпаний:

- Авиапредприятие «Северсталь»
- АК Барс Аэро
- ДЖЕТ-2000
- Джеталианс Восток
- РусДжет
- Сириус-Аэро
- Тулпар Эйр

Первый Citation Sovereign в украинском реестре

Cessna Aircraft поставила первый самолет Citation Sovereign (бортовой номер UR-LDB) неизвестному клиенту из Украины. Самолет 2012 года выпуска был передан заказчику 6 апреля. В настоящее время самолет находится в киевском аэропорту «Жуляны» и в ближайшее время приступит к полетам.

Это всего-лишь вторая поставка компании Cessna модели Citation Sovereign в 2012 году. Общее же количество выпущенных самолетов этого типа по состоянию на конец декабря 2011 года составляет 313 самолетов.

Всего в настоящее время в Украине эксплуатируются пятьдесят самолетов бизнес-авиации, из них девять турбовинтовых (без учета самолетов советского производства). Вертолетный парк украинских владельцев насчитывает 49 машин.

Citation Sovereign - скоростной и комфортабельный деловой самолет. Его основные характеристики от-

лично сбалансированы с учетом требований удобства и безопасности пассажиров. В нем наилучшим образом сочетаются размеры салона, комфорт на борту, скорость и дальность полета, а также стоимость.

Sovereign спроектирован на базе Citation Excel, от него он унаследовал фюзеляж и системы управления. Принципиальным новшеством Sovereign стало прямое крыло (без стреловидности), а также новое хвостовое оперение. Стандартное авиационное оборудование обеспечивается Honeywell с четырьмя LCD дисплеями.

Благодаря современным мощным и экономичным двигателям Pratt&Whitney самолет развивает максимальную крейсерскую скорость в 849 км/ч и при этом может использовать короткую взлетно-посадочную полосу длиной до 1126 м. Дальность полета 5339 км делает Sovereign востребованным не только в США, но и на территории многих государств.



фото Oleg Volkov, spotters.net.ua

Гонконгский Metrojet крупнеет

Один из самых крупных игроков рынка бизнес-перевозок Гонконга Metrojet получил очередной, восьмой по счету (включая самолеты, находящиеся в управлении), бизнес-джет Gulfstream G550. Этот самолет уже приступил к коммерческим полетам, совершив на этой неделе рейс по маршруту Лондон - Гонконг.

Новый собственный самолет, с бортовым номером B-KVE, был выпущен компанией Gulfstream в марте 2012 года. Как комментируют в компании Metrojet, бизнес-джет Gulfstream G550 очень востребован на маршрутах в Лондон, Дубай и Сан-Франциско. Сейчас в компании эксплуатируется 26 собственных реактивных лайнеров, среди которых пять Gulfstream G200, четыре Gulfstream G450 и два Bombardier Challenger 605. И уже в самое ближайшее время компания получит новый Embraer Lineage 1000 для полетов на материковый Китай. Кстати, самолеты компании Embraer в ближайшее время займут свою нишу в парке перевозчика. Metrojet стал стартовым заказчиком в Китае самолетов Legacy 500. Всего в Metrojet будет эксплуатироваться, начиная с первого квартала 2013 года, пять самолетов этого типа.

Компания Metrojet начала работать на рынке в 2005 году. Она входит в холдинг Kadoorie Group и параллельно является частью Hong Kong Aviation Group. Metrojet базируется в Hong Kong International Airport. Помимо услуг по выполнению чартерных рейсов, компания владеет собственным FBO в аэропорту и станцией технического обслуживания. Также перевозчик активно работает на рынке долевого владения. В оперативном управлении Metrojet находятся восемнадцать самолетов, преимущественно китайских владельцев.

Грекам кризис не помеха

Базирующийся в Афинах лидер греческого рынка бизнес-перевозок – GainJet, несмотря на тяжелую экономическую ситуацию, сложившуюся в стране, не теряет надежды на устойчивый спрос среди своих клиентов вне Греции. В компании серьезно взялись за расширение своего присутствия на рынках североафриканских государств, восточной Европы и стран Ближнего Востока.

17 апреля компания получила совершенно новый самолет Gulfstream G550, который был произведен в марте текущего года. Таким образом, парк бизнес-джетов компании стал состоять преимущественно из самолетов Gulfstream.

Сейчас помимо G550 клиентам доступны Gulfstream G200, Gulfstream G450, а также Bombardier Global Express, Boeing 737VIP (Classic) и Boeing 757VIP. Всего же парк GainJet насчитывает двенадцать самолетов. И уже в декабре 2012 года GainJet станет счастливым обладателем новейшего самолета Gulfstream G650.

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

Напомним, что ранее перевозчик приобрел Boeing 757 в VIP конфигурации, рассчитанный на перевозку 62-х пассажиров (салон для главного пассажира рассчитан на 8 кресел, включая спальные места). Самолет был оборудован новым салоном и в начале марта приступил к коммерческим полетам. Среди клиентов перевозчика - главы государств, крупных корпораций, а также звезды спорта и шоу бизнеса. На рынке узкофюзеляжных самолетов Boeing 757 в VIP варианте является одним из самых востребованных. В настоящее время в мире летает всего 18 самолетов, при этом все они первоначально были переделаны из пассажирских версий.



TAG Aviation получил 11-й Falcon 7X

Парк авиакомпании TAG Aviation UK пополнился очередным, одиннадцатым по счету, самолетом Falcon 7X, сделав перевозчика самым крупным эксплуатантом самолета этого типа в Европе. Новый самолет (бортовой номер G-STMT) 2011 года выпуска, был заказан компанией еще в 2009 году.



Особо стоит обратить внимание на салон нового самолета, разработанный BMW Group Designworks USA. Дизайн салона ориентирован на комфорт пассажиров с расчетом на 13-ти часовой беспосадочный перелет. Основой дизайна стала иллюзия расширения пространства за счет применения в оформлении салона изогнутых линий. Не последнюю роль в визуальном увеличении объема играет освещение и контраст между темным полом и светлыми стенами и потолком

Базируется новый самолет будет в Фарнборо (в собственном FBO TAG Aviation). С 18 апреля самолет доступен для чартеров.



K5-Aviation примеривается к Гавайям и Сибири

Базирующийся в Мюнхене бизнес-оператор K5-Aviation получил сертификат германских авиационных властей вместе с соответствующей лицензией на полеты по ETOPS 120, а уже в начале июля компания сможет летать по ETOPS 180 (сертификация идет полным ходом).

Менеджмент компании не скрывает свое удовлетворение, говоря о том, что уже осенью K5-Aviation сможет выполнять беспосадочные полеты на Дальний Восток Российской Федерации и Гавайи. «Именно эти направления наиболее востребованы среди клиентов оператора. И если в Сибири у нас сформировался постоянный пул бизнес-клиентов, то гавайское направление носит чисто туристический характер. После получения сертификата ETOPS 120 количество туристов на направление, например, Европа – Флорида возросло на 18%. Мы очень надеемся, что наш самолет и наш продукт придется по душе и российским клиентам», - комментирует директор по развитию перевозчика Эрик Шейнт. До 2007 года авиалайнер эксплуатировался в интересах глав государств южно-африканских стран, но в феврале 2007 года был внесен в свидетельство эксплуатанта K5-Aviation GmbH и приступил к выполнению бизнес-чартеров. Самолет рассчитан на перевозку 19 пассажиров.

Напомним, что ETOPS (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards — в официальном документе расшифровывается как акроним Extended Twin OperationS) — нормы, особые требования к



выполнению полетов на двухмоторном самолете на малоориентированной местности, разработанные Международной организацией гражданской авиации — ИКАО. По нормам ETOPS маршрут двухмоторного самолета должен быть построен таким образом, чтобы он постоянно находился в пределах определенного времени полета до ближайшего аэродрома, где можно было бы совершить аварийную посадку в случае отказа одного из двигателей. Например при ETOPS 120 самолет в течение всего полета должен находиться в 120 минутах лета до ближайшего аэродрома.

Это позволило урегулировать правила полетов через океан, пустыню и полярные зоны для таких двухдвигательных самолетов, как А300, А310, А330, А320, Боинг 737, Боинг 757, Боинг 767, Боинг 777, Ту-204.



GAMA обновила отчет за 2011 год

17 апреля 2012 года ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) пересмотрела годовой отчет по поставкам и выручке в 2011 году. Причиной пересмотра стало обнаружение 16 апреля годового отчета за 2011 год Hawker Beechcraft (см. [стр. 11](#) этого номера).

В итоговом документе улучшились показатели в сегментах поршневых и турбовинтовых самолетов, но ухудшились в сегменте бизнес-джетов, по сравнению с предыдущим отчетом. Также изменился в худшую сторону показатель общей выручки - теперь по сравнению с 2010 годом доход уменьшился на 0,4%.

Годовой отчет, выпущенный GAMA 22 февраля 2011 года, не включал показатели Hawker Beechcraft Corporation (HBC) за 4-й квартал 2010 и 2011 года.

[Полный обновленный отчет](#) по 2011 году

Статистический анализ [GAMA DATABOOK 2011](#)

Обновленные данные (в скобках данные предыдущего отчета без поставок HBC в 4-м квартале 2011 и 2010 гг.)

Сегмент	2010	2011	%
Поршневые	889 (873)	886 (860)	-0,3% (-1,5%)
Турбопропы	368 (332)	361 (324)	-1,9% (-2,4%)
Реактивные	763 (727)	703 (681)	-7,9% (-6,3%)
ВСЕГО	2 020 (1 932)	1 950 (1 865)	-3,5% (-3,5%)
СТОИМОСТЬ	\$ 19,7 млрд. (\$ 19,0 млрд.)	\$ 19,6 млрд. (\$ 19,1 млрд.)	-0,4% (+0,4%)

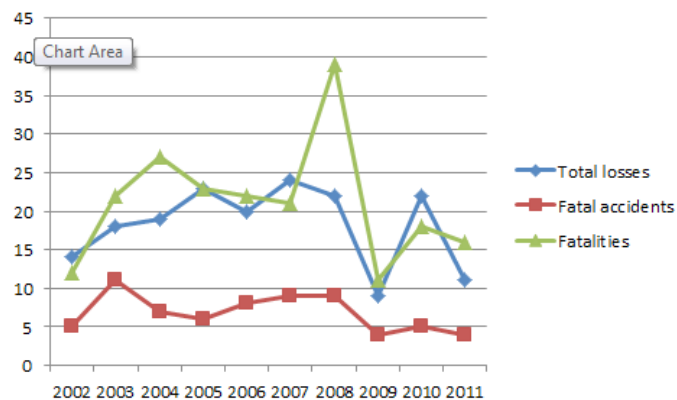
2011 год стал самым безопасным

Консалтинговая компания Ascend опубликовала отчет по ситуации с безопасностью полетов в гражданской авиации в 2011 году. Одним из сегментов, рассмотренных в этом докладе, стала бизнес-авиация.

Относительное количество катастроф с летальным исходом с участием бизнес-джетов в 2011 году упало до одного случая на 5000 самолетов, в то время как в 2010 году этот показатель составлял один случай на 3300 самолетов. Это сделало 2011 год самым безопасным за всю историю бизнес-авиации. Статистика по итогам десятилетия также показывает прогресс - на протяжении 2000-х годов на 900 самолетов приходилась одна катастрофа со смертельным исходом, а в предыдущем десятилетии этот показатель равнялся одному авиационному происшествию на 600 самолетов.

В то же время по информации Ascend, в сегменте турбовинтовых самолетов аварий со смертельным исходом в 2011 году стало больше, чем годом ранее. В прошлом году одна катастрофа приходилась на

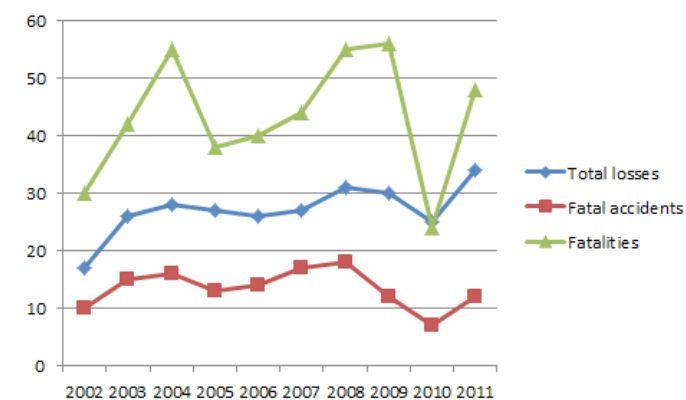
Статистика бизнес-джетов



Доля смертельных случаев на 100 самолетов

830 самолетов, тогда как годом ранее одно ЧП на 1400 самолетов. 2011 год выпал из общей тенденции снижения аварийности в сегменте турбовинтовых самолетов, которая наблюдалась в течение последних двадцати лет.

Статистика турбовинтовых самолетов



Gulfstream раздает стипендии

Компания Gulfstream совместно с организацией Women in Corporate Aviation учредила две стипендии в размере 5 000 долларов США на профессиональное развитие в области технического обслуживания самолетов. Победители, получившие стипендии, станут кандидатами на прохождение студенческой практики в компании Gulfstream, которая является корпоративным участником ассоциации Women in Corporate Aviation.

«Компания Gulfstream разработала много программ, направленных на обеспечение стабильного предложения квалифицированной рабочей силы, которая позволит нам продолжать обслуживать операторов наилучшим образом, - комментирует президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). - Это инвестиции в наше будущее и будущее гражданской авиации».

Стипендии распределяются ассоциацией Women in Corporate Aviation и открыты для всех, кто планирует карьеру в области техобслуживания самолетов, проходит курс обучения для специалистов по техобслуживанию самолетов или авионики или хочет получить образование в области технологий техобслуживания самолетов.

При рассмотрении кандидатов будут учитываться их личные достижения, общественная деятельность, академические результаты и профессиональные цели. Кандидаты должны быть в возрасте от 18 лет, являться гражданами или постоянными резидентами США и иметь диплом о среднем образовании или его эквивалент. Победители должны будут использовать полученную стипендию для оплаты одного из курсов по техобслуживанию самолетов.



Китайцы дали денег

Американский производитель Cirrus Aircraft подтвердил заинтересованность новых владельцев, в лице китайской компании CAIGA, в продолжении работ по реактивному Cirrus SF50 Vision. Китайцы сделали крупные инвестиции в компанию, которые полностью финансируют процесс сертификации и начала производства нового самолета. Компания ожидает, что первая поставка SF50 клиенту состоится в 2015 году.

В начале этой недели BizavNews писал, что Cirrus запустил на начальной странице своего сайта счетчик с обратным отсчетом, который обнулится 18 апреля 2012 г. В тот день производитель объявил о планах по реанимации программы SF50 Vision.

«Сегодня очень важная веха для Cirrus», сказал Дейл Клапмейр, генеральный директор и сооснователь Cirrus Aircraft. «Введя в строй SR20 чуть более десяти лет назад, мы сделали революцию в авиации общего назначения. Пилоты, предприниматели, многочисленные семьи и авиаторы обрели мечту, которая воплотилась в более 5100 поставленных самолетов семейства SR. Сегодня эта мечта обновляется, так как мы находимся на пороге еще большего скачка с самолетом Cirrus Vision. Клиенты, сотрудники и партнеры Cirrus во всем мире могут по праву гордиться этим моментом».

Дейл Клапмейр продолжает: «Мы продвинулись так далеко за короткое время с нашими новыми владельцами, поскольку они разделяют наш взгляд на будущее авиации и личный транспорт. У них самые высокие ожидания от команды Cirrus. Но что более важно, они активно налаживают партнерские отношения с Cirrus, что обеспечивает нам значительные ресурсы на реализацию наших общих целей, а



именно на разработку нового семейства самолетов Cirrus».

В июне 2012 года специализирующаяся на авиации общего назначения компания CAIGA, подразделение китайской корпорации AVIC, завершила сделку по приобретению 100% акций Cirrus. Американцы пошли на продажу компании китайцам из-за необходимости привлечь дополнительное финансирование на программу SF50, с которой компания связывала свое будущее.

Получив уже около 500 заказов на этот самолет, который вмещает до семи пассажиров, Cirrus Aircraft никак не мог начать сертификационные испытания. Публичное представление прототипа состоялось в июне 2008 года, первый полет - 3 июля 2008 года. Машина оснащена спасательной системой фирмы «Ballistic Recovery Systems», 20% акций которой принадлежат «Cirrus». Первые заказы на самолет были получены еще в 2006 году.

До 30 июня 2012 года цена на хорошо оборудованной Cirrus SF50 Vision по прайс-листу составляет \$ 1,72 млн., а с 1 июля 2012 она возрастет до \$ 1,96 млн.



BBJ определился с 737MAX

Как ранее сообщал BizavNews, компания Boeing Business Jets активно начала работу по маркетингу нового самолета, созданного на платформе Boeing 737NG. Президент компании Стив Тэйлор поделился своим видением развития деловых самолетов Boeing и рассказал о переходе компании к продажам самолетов семейства 737MAX, начиная с 2018 года.

Г-н Тэйлор отметил, что основой новой линейки станет модель, созданная на базе Boeing 737-800. В 2019 году на рынок выйдет модель Boeing 737-900 и только годом позже появится аналог 700-й модели, которая в настоящее время является наиболее популярной среди заказчиков.

В компании вообще оптимистично смотрят на новый проект, считая его перспективным. И в подтверждение этих слов можно привести официальные заявления Boeing о начале работы с несколькими клиентами, которые и станут стартовыми заказчиками нового BBJ MAX.

Президент BBJ отметил, что в настоящее время активно идут разработки совершенно нового пассажирского салона, а также уже сейчас известно, что новый самолет будет расходовать горючего на 12% меньше, чем его старшие собратья. Испытания бизнес-лайнера начнутся в 2017 году, а поставка первого серийного BBJ MAX намечена на 2018 год.

Стив Тэйлор также отметил, что в 2012 году в «зеленом» варианте заказчиком будет передано 11 самолетов (семь Boeing 747-8 и четыре BBJ). Однако судьба 12-ти ранее заказанных самолетов Boeing 787 в VIP-конфигурации пока туманна. Поставка первого самолета заказчику вновь перенесена на 2014 год, однако в компании надеются продать еще три самолета, ранее выполнявших испытательные полеты.

Aerion продолжает разработку сверхзвукового бизнес-джета

Компания Aerion Corporation, которая с середины 2000-х годов разрабатывает сверхзвуковой бизнес-джет (SBJ), поделилась с нынешним состоянием этой программы. Компания постепенно работает над технологией ламинарного обтекания сверхзвукового потока, на основе которой планируется построить сверхзвуковой Aerion.

В испытаниях этой технологии компании помогает NASA - на самолете-носителе F-15 проводятся натурные испытания моделей крыла будущего самолета. Последний раунд испытаний проходил летом 2010 года, в них была достигнута скорость в 2,0 Маха и 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 в 2011 году проведены первые полеты с ней, подвешенной вертикально под самолетом-носителем.

На следующем этапе Aerion проведет испытания увеличенной консоли крыла с длиной 40 дюймов и хордой 80 дюймов, которая также будет размещаться вертикально между гондолами двигателей F-15B. В настоящее время компания ведет работы по изготовлению этой модели и планирует завершить их к концу мая. После серии наземных тестов будут проведены испытания на сверхзвуковой скорости. В июне или июле 2012 года (зависит от загрузки самолета-носителя) будут проведены часовые летные испытания в летно-исследовательском центре NASA в Драйдене.

Новый этап испытаний будет более объемным для того, чтобы оценить свойства трансформации сверхзвукового пограничного слоя, поскольку это касается производственных стандартов качества поверхности и допусков при сборке, что важно для будущего производства SBJ.



Hawker Beechcraft отчитался за 2011 год

16 апреля 2012 года компания Hawker Beechcraft представила годовой отчет за 2011 год. Компания должна была обнародовать этот документ 2 апреля, однако в этот день производитель объявил о задержке выпуска отчета до 16 апреля 2012. По информации компании эта задержка была связана с проводившимися в то время переговорами с кредиторами и трудностями ввода новой системы корпоративного учета.

Убытки производителя в 2011 году составили \$632,8 млн., по сравнению с убытком в \$304 млн. в 2010 году. Выручка также упала, на 13,2% или на \$370 млн. Продажи подразделения гражданских самолетов (бизнес-джеты и авиация общего назначения) упали на 21% до \$ 1359,5 млн, по сравнению с 2010 годом. Однако подразделение Global Customer Support показало хорошие результаты - продажи выросли на \$ 17,6 млн. до \$ 562,2 млн.

Hawker Beechcraft в 2011 году поставил 213 новых самолетов, немного меньше, чем годом ранее (238 самолетов). Поставки самолетов Hawker упали на 20% до 40 самолетов (в 2010 году поставлено 50 бизнес-джетов Hawker). Поставки турбовинтовых и поршневых Beechcraft снизились на 8%.

Объем портфеля заказов Hawker Beechcraft также снизился. На 31 декабря 2011 года этот показатель составлял \$ 1,1 млрд., при том, что на ту же дату в 2010 году он равнялся \$ 1,4 млрд. Объем заказов упал на две трети с декабря 2009 года (тогда компания имела заказы на \$ 3,36 млрд.). А докризисный портфель заказов производителя, на 31 декабря 2008 года, составлял \$ 7,6 млрд.

По сообщению производителя, поставки в 2012 году пострадали из-за приостановки производствен-



ных линий поршневых самолетов KingAir, Premier, Hawker 4000 и Hawker 900. Компания сообщает, что это связано с перебоями поставок композитных материалов, которые продолжались в течение более двух месяцев.

На фоне общих проблем компании впечатляют позитивные результаты подразделения Global Customer Support. В 2008 году на пике рынка бизнес-авиации в группе, которую сейчас возглавляет старший вице-президент по глобальной поддержке клиентов Кристи Тэннэхилл, объем продаж составил \$ 522 миллионов. И судя по последним отчетам, в кризис это подразделение было самым стабильным в структуре компании.

Стив Миллер, генеральный директор компании Hawker Beechcraft, сказал, что Hawker Beechcraft объ-

явит новый план борьбы с долговыми проблемами в ближайшие несколько недель.

В своем заявлении после объявления результатов 2011 года он сказал: «Нынешний отчет отражает комбинированный эффект от продолжительного кризиса нашего рынка, который до сих пор продолжает влиять на наш бизнес, и тяжелое долговое бремя, под которым компания работает с 2007 года. Hawker Beechcraft продолжает тесно сотрудничать со своими кредиторами по реструктуризации долга компании, и рассчитывает договориться в кратчайшие сроки. В ближайшие недели мы рассчитываем принять решение о дальнейших шагах Hawker Beechcraft, которые будут включать в себя план оздоровления финансовой основы компании и улучшения положения компании в будущем».

Самолеты	2011	2010
<i>Hawker 4000</i>	10	16
<i>Hawker 900XP</i>	22	28
<i>Hawker 800XP/850XP</i>	1	1
<i>Hawker 750</i>	7	5
<i>Hawker 400XP</i>	-	-
<i>Premier</i>	11	11
<i>King Air</i>	107	114
<i>Поршневые</i>	54	51
ВСЕГО	213	238
Всего Hawker	40	50
Всего Beechcraft	173	188

Поставки новых бизнес-джетов упали

Предварительные данные, которые приводят аналитики Flightglobal, свидетельствуют о 15-ти процентном снижении поставок новых бизнес-джетов в первом квартале текущего года по сравнению с аналогичным периодом 2011 года. Всего с начала года было поставлено 104 деловых самолета.

В стане американского производителя Gulfstream Aerospace особых признаков для волнений пока нет. За этот период производитель поставил восемь самолетов G550 клиентам из Виргинских островов, Китая, Греции и США. На долю его «младшего брата» G450 пришлось семь поставок (Австрия, Бразилия, Китай, Италия, Турция и Великобритания). Кроме этого ведется активная работа по началу поставок G650.

Немного хуже обстоят дела в «среднем» классе. За этот период было поставлено два самолета G200 (это последние самолеты этого типа, так как он снят с производства), а сделок с G150 зарегистрировано не было. Однако большие надежды в этом сегменте Gulfstream Aerospace связывает с началом продаж G280.

Канадский Bombardier в первом квартале 2012 г. смог проставить всего-лишь три самолета семейства Global. Один из них Global XRS ушел клиенту в Китай, а два Global 5000 – в Австрию (прим. BizavNews, получатель Ники Лауда) и Каймановы острова. Немного лучше обстоят дела с бизнес-джетами семейства Challenger. Всего с начала года было поставлено семнадцать самолетов: десять Challenger 605 и семь Challenger 300. Ну а малыши семейства LearJet отметились пятью поставками: один LearJet 40, один LearJet 45 и три Learjet 60.

Европейские коллеги из Dassault Falcon в первом



квартале этого года поставили клиентам тринадцать самолетов. Львиная доля поставок пришлась на самолет Falcon 7X. Новый флагман получили семь клиентов из Китая (два самолета), Германии, Саудовской Аравии, Великобритании (два самолета) и Бермуд.

Hawker Beechcraft достаточно скромно начал год. В первом квартале производитель поставил пять самолетов Hawker 900XP и четыре Hawker 4000, при одном отказе от Hawker 4000 итальянского клиента ALBA Servizi Aerotrasporti.

Безусловным лидером по поставкам за этот период стала Cessna Aircraft с тридцатью одним самолетом (на этой неделе Textron отчитался за 1 кв. 2011, и в соответствии с данными отчета Cessna поставила 38 бизнес-джетов Citation, [см. 13](#) этого номера): Citation X – три самолета, Citation Sovereign – два, Citation XLS – четыре, CJ4 – девять джетов, Cessna Mustang – семь, ну а остальные поставки пришлось на CJ2 и CJ3.

Но несмотря на это именно Cessna Aircraft имеет самую плохую статистику. По сравнению с 2011 годом поставки упали на 11 процентов (в 2011 году за этот период было поставлено 48 самолетов).

Бразильский Embraer в первом квартале смог похвастаться поставками самолетов семейства Phenom. Phenom 300 стал самым «поставляемым» у производителя (семь самолетов). На долю Phenom 100 пришлось два лайнера. Но по сравнению с аналогичным периодом 2011 года у производителя прослеживается рост (девять самолетов против шести). Но это данные Flightglobal. А 17 апреля Embraer выпустил собственный релиз с данными поставок за первый квартал – по ним производитель выпустил 12 самолетов семейства Phenom и один большой бизнес-джет. К сожалению, компания не дает разбивки по типам, но можно предположить, что большим стал Legacy 650 Джеки Чана.

Любопытен еще и то факт, что за первый квартал текущего года уменьшилось количество стран, куда производитель поставляли свои самолеты. Если в 2011 году таких стран было 34, то в этом году всего-лишь 23. Как и год назад лидером по поставкам осталась США (48 самолетов, а годом ранее 54), затем идет Великобритания и Китай.

Однако, чтобы делать окончательные выводы о состоянии рынка, стоит дождаться отчета Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA). Обычно ассоциация выпускает отчет по первому кварталу в начале мая. И скорее всего цифры поставок изменятся, что видно на примере Embraer. Тем не менее, даже эти предварительные данные говорят о том, что ожидаемого восстановления рынка пока не наблюдается.

По материалам BizJetBlogger



Textron отчитался за первый квартал

Корпорация Textron Inc. 18 апреля 2012 года объявила о результатах работы в первом квартале 2012 г. Выручка Textron за первые три месяца 2012 года составила \$ 2,856 млрд., что на 15,2% больше, по сравнению с первым кварталом 2011 года, а прибыль от производственной деятельности (Cessna, Bell, Industrial, Systems) выросла на \$ 80 млн. Прибыль на одну акцию в первом квартале 2012 года составила \$ 0,41, а в то время как годом ранее прибыль составляла \$ 0,10.

«Спрос на наши коммерческие продукты, как в авиационном сегменте, так и в промышленном, продолжает улучшаться, что укрепляет нашу уверенность в хороших перспективах в этом году», говорит председатель и главный исполнительный директор Textron Скотт Доннелли.



Textron подтвердил прогноз по доходу в 2012 в размере около \$ 12,5 млрд., то есть на 11% больше, чем в 2011 году. Прибыль на одну акцию на конец 2012 года ожидается в диапазоне от \$ 1,80 до \$ 2,00.

Cessna

Выручка производителя самолетов увеличилась на \$ 113 млн., по сравнению с тем же периодом 2011 года, и достигла \$ 669 млн. Компания в первом квартале поставила 38 бизнес-джетов Citation, что больше результата того же периода прошлого года - 31 поставленный самолет. Также выросли объемы продаж подержанных поршневых и турбовинтовых самолетов.

Тем не менее, Cessna Aircraft показала за этот период убыток в размере \$ 6 млн., но это значительно лучше результатов прошлого года, когда убыток составил \$ 32 млн. В первую очередь это связано с ростом продаж.

Объем портфеля заказов Cessna на конец первого квартала 2012 составил \$ 1,7 млрд., уменьшившись на \$ 167 млн. по сравнению концом 2011 года.

Bell

Выручка вертолетостроительного подразделения Textron в первом квартале 2012 года увеличилась на \$ 245 млн., по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Bell поставил 10 V-22, 7 H-1 и 30 коммерческих вертолетов, по сравнению с 9 V-22, 4 H-1 и 15 коммерческими машинами за тот же период прошлого года. Подразделение получило прибыль на \$ 54 млн. больше, чем годом ранее, что



отражает увеличение объемов поставок в первую очередь коммерческих вертолетов.

Портфель заказов Bell на конец первого квартала 2012 года равнялся \$ 7,1 млрд., уменьшившись на \$ 213 млн. по сравнению с концом 2011 года.

	1 кв. 2012	1 кв. 2011
Доходы, \$ млн.		
Cessna	669	556
Bell	994	749
Прибыль, \$ млн.		
Cessna	-6	-38
Bell	145	91

Rega – Swiss Air-Rescue спасает людей уже 60 лет

Швейцарский оператор по медицинской эвакуации Rega в 2011 году отмечает шестидесятилетие со дня основания. В настоящее время Rega - один из самых крупных операторов сегмента медицинской эвакуации не только в Европе, но и во всем мире. Об этом говорят многие факты и прежде всего количество миссий, выполненных за год. В начале апреля компания подвела итоги прошлого года и поделилась планами на будущее.

По словам исполнительного директора и председателя правления Rega Эрнста Колера, 2011 год стал самым успешным в истории компании. «В 2011 году Rega - Swiss Air-Rescue в общей сложности выполнила 14240 миссий по всему миру. Значительное увеличение количества миссий мы наблюдали в вертолетном сегменте – общее количество рейсов составило 10797. В среднем наши вертолеты выполняли до 30 вылетов в день. Их старшие собратья, бизнес-джеты, осуществили в общей сложности 698 рейсов по всему миру (прирост составил 19 процентов). Кроме этого стоит отметить и увеличение рейсов, выпол-



ненных на маршрутах регулярных авиакомпаний, на 15 процентов. Дочернее подразделение, выполняющее международные рейсы на самолетах Challenger 604, именуется Swiss Air -Ambulance», - комментирует г-н Колер.

История компании Rega началась в далеком 1952 году. В течении первого года компания выполнила всего шесть полетов по эвакуации людей, и ее флот состоял из нескольких санитарных самолетов. С ростом популярности швейцарских курортов среди туристов росла и компания Rega - Swiss Air-Rescue. В середине 90-х годов компания приобрела первый реактивный самолет. Сейчас компания располагает парком из реактивных самолетов Bombardier Challenger 604, рассчитанных на перевозку 4 пассажиров вместе с медицинским персоналом, и вертолетами AgustaWestland Da Vinci и Eurocopter EC 145. И уже в середине сентября компания сможет при-

нять решение о модернизации существующего вертолетного и самолетного флота на период 2013-2014.

Примечательно и то, что Rega - Swiss Air-Rescue не пользуется государственными дотациями, а существует исключительно на собственные средства, а также используя помощь меценатов и крупных международных фондов, среди которых фигурирует и Международных Красный Крест.

Г-н Колер также отметил, что за 2011 год Rega выполнила 48 рейсов в российские города, при этом отметив, что, безусловно, лучше бы, чтобы подобных рейсов было как можно меньше. «Однако, что не маловажно, из-за оперативности и профессионализма наших специалистов, мы помогли многим людям избежать тяжелых последствий, и оказались в нужном момент, чтобы вовремя доставить их к месту лечения», - комментирует г-н Колер.

Аэропорты избавят от госконтроля

Госрегулирование тарифов и сборов в аэропортах может быть отменено, говорят в ФСТ. Существующая сейчас система изжила себя, считают участники аэропортового бизнеса, и не соответствует мировой практике. Главным критерием снятия прямого регулирования должен быть анализ рынка, предупреждают в ФАС.

Федеральная служба по тарифам (ФСТ) намерена отказаться от прямого регулирования тарифов в морских портах и аэропортах. Об этом сообщил на совещании ведомства его глава Сергей Новиков. Такая система, по мнению главы ФСТ, позволит решить две задачи. Расширить возможности компаний, работающих в морских портах и аэропортах, по выстраиванию ценовой политики. И гарантировать защиту потребителей, если «регулируемый субъект начнет вести себя неадекватным образом». По словам Новикова, ФСТ сможет вернуться к прямому ценовому регулированию и ограничить установленные компанией ставки.

Представители аэропортового бизнеса поддержали инициативу ведомства, пояснив, что она соответствует мировой практике.

ФСТ утверждает для аэропортов пять аэропортовых сборов и тарифов: взлет-посадка, авиационная безопасность, предоставление аэровокзального комплекса, обслуживание пассажиров и сверхнормативная стоянка.

Согласование происходит по следующей схеме: аэропорт, разработав тарифную сетку, обращается к региональному подразделению ФСТ, оно дает свое заключение, после чего аэропорту необходимо согласовать тарифы в местном управлении Росави-

ации, затем в Минтрансе и, наконец, в центральном аппарате ФСТ.

«Процедура занимает не менее полугода», – сетует Виктор Горбачев, глава ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации стран СНГ.

Процесс пересмотра аэропортовых сборов излишне затянут, подтверждают в Домодедово. «Это ухудшает конкурентное положение аэропортов по сравнению с конкурирующими аэропортами Европы, а также ухудшает инвестиционный климат в аэропортах, – поясняет представитель аэропорта. – К тому же длительность процедуры не позволяет производить плавное изменение сборов, более удобное для потребителей».

«Мы, например, даже больше страдаем от того, что не можем опустить тарифы, – говорит представитель аэропорта Уфы Тагир Мухаметшин. – Регулирование тарифов нам только вредит».

Конкуренция между аэропортом Уфы и крупными аэропортами в соседних с Башкирией республиках высока, поясняет он: «Мы рады бы опустить цену, лишь бы компании летали к нам».

С 11 апреля 2012 года взлет-посадка в международном аэропорте Уфы для российских авиакомпаний стоит 269 рублей за тонну максимальной взлетной массы, с 21 февраля – в аэропорте Курумович (Самара) – 359 рублей, в Кольцово (Екатеринбург) по состоянию на 26 марта этого года – 424,3 рубля, в аэропорте Казани (действуют с сентября 2011 года) – 360 рублей. Тариф московского Домодедово – 156 рублей.

В Международной организации гражданской авиации (ИКАО) считают, что вмешательство государства в экономику аэропортов в условиях конкуренции необходимо только в части пресечения нарушений, напоминают специалисты. «Каждый европейский и американский аэропорт ежегодно разрабатывает тарифы, которые затем обсуждаются с авиакомпаниями, базирующимися в аэропорте, – говорит Горбачев. – Итоговое решение принимается совместно. Если же аэропорт необоснованно поднимает сборы, то теряет своих клиентов. Особенно в США, где расстояние между аэропортами 50–70 миль и конкуренция велика».

На этапе становления рыночных отношений регулирование тарифов было необходимо, но сейчас его надо снимать, считает Горбачев. Но он не верит, что ФСТ откажется от этих функций в краткосрочной перспективе. «Мы еще пять лет назад выходили на ведомство с подобной инициативой, но только сейчас сдвинулись с места», – говорит гендиректор ассоциации «Аэропорт».

«В ФСТ есть все компетенции принимать подобные решения, но нельзя однозначно везде прекратить госрегулирование, – уверен начальник управления контроля транспорта и связи ФАС Дмитрий Руттенберг. – Логично прекращать его там, где действительно есть конкуренция».

В основе принятия таких решений должен лежать анализ рынка, поясняет он. По мнению Руттенберга, вопрос снятия регулирования тарифов в аэропортах сложнее, чем ситуация с портами. «Аэропорт – это большой комплекс, находящийся под управлением главного оператора, – напоминает он. – И здесь надо быть еще более взвешенным».

Кто получит первый серийный G650?

Мировое сообщество бизнес-авиации с нетерпением ожидает ввода в строй новейшего бизнес-джета Gulfstream G650. Это знаковый самолет для отрасли – он разрабатывался с чистого листа и вообрал в себя самые передовые технологии в области проектирования самолетов.

И самый интригующий вопрос: кто получит первый серийный G650? Известно, что на конец 2011 года в производстве находилось 12 серийных самолетов. Также некоторые источники сообщают, что для находящегося в настоящий момент в производстве G650 MSN 6019 (производственный серийный номер) зарезервирован в FAA регистрационный номер N650RR.

Высокий темп производства G650 позволяет предположить, что первые клиенты получат свои самолеты примерно в одно время. Аналитики и инсайдеры спекулируют на этом информационном поводе и вы-

GV NIKE, фото Dennis Muller, jetphotos.net



двигают разнообразные предположения относительно первых счастливиц. В ход идут различные доводы, в том числе хвостовые номера, зарезервированные для G650 в FAA.

Одним из «первооткрывателей», по мнению BizJetBlogger, должна стать компания NIKE. Этот производитель спортивных товаров является давним клиентом Gulfstream, и предположение о скором пополнении парка компании новым G650 делается на том основании, что недавно нынешний Gulfstream GV NIKE, MSN 574, перерегистрирован в N6453, а Gulfstream в свою очередь, зарезервировал в FAA номер N1KE.

Корпорация NIKE имеет долгую историю сотрудничества с Gulfstream. Первым самолетом этой марки для компании стал Gulfstream III, MSN 349, поставленный в 1990 году. В 1996 году компания заменила его на Gulfstream IV, MSN 1033, которой эксплуатировался в течение четырех лет, прежде чем был заменен в 2000 году на Gulfstream GV, MSN 574.

В 2004 году NIKE получила новый Falcon 2000EX, MSN 26, но он никогда не носил номер N1KE, а был зарегистрирован как N6453. Наряду с сверхперсонализированным номером N1KE, регистрационный номер N6453 также имеет для NIKE особое значение: 6453 является последними четырьмя цифрами номера телефона всемирной штаб-квартиры NIKE в Бивертоне и штаб-квартиры EMEA в Нидерландах.

Также еще одна компания находится в начале списка первых получателей G650. Wynn Resorts по традиции имеет на своих



G450 Wynn Resorts, фото Joe Marco, PlanePictures.net

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

Сейчас номер N711SW не используется, так как Wynn Resorts G450 MSN 4085, арендованный у Las Vegas Jet в 2009 году, сменил регистрационный номер на N711FW, а N711SW всплывал, как забронированный для Gulfstream G650 MSN 6007.

По поводу других первых владельцев G650 можно только строить ничем не подкрепленные предположения. Кроме американских клиентов с большой долей вероятности в числе первых могут оказаться заказчики с Ближнего Востока и России. Ближневосточные клиенты всегда тяготеют к дорогим, большим и дальним самолетам. У российских покупателей кроме таких же мотивов еще в активе то, что на момент анонса программы 13 марта 2008 года в России был пик развития бизнес-авиации.

Африканские хроники

Обычно на дальние маршруты клиенты предпочитают брать большие самолеты. Однако есть и «оригиналы». Рейс из Европы в Южную Африку на Hawker 750 - это довольно нестандартное решение. Рассказывает Артем Степанов, управляющий директор/шеф-пилот Unijet.

После нескольких лет полетов по старушке Европе не остается неизвестных маршрутов и городов, где бы ты ни отметилась кружкой местного пива. Начинаешь немного завидовать пилотам дальнемагистральных лайнеров и дальнобойных частных Gulfstream и Global, перед которыми нет белых пятен на карте. Поэтому мы были и рады и несколько удивлены планам наших пассажиров слетать на Hawker 750 в южную Африку на несколько дней, дабы насладиться всеми прелестями этой далекой и загадочной страны. Признаться, до этого путешествия наши дневные перелеты редко превышали 2-3 часа среднеевропейского расстояния от А до В. Для чего, собственно, машины класса нашего Hawker и предназначены. Наши доводы о 12 часах летного времени и двух технических посадках, к счастью, не убедили пассажиров отказаться от намерения лететь именно на Hawker.

Итак, первый маршрут Женева-Сан Сити задан, и проложив ортодромию в джепсене мы увидели, что путь пролегает почти по центру Африки, чуть ближе к атлантическому побережью. С учетом необходимости двух дозаправок не самый оптимальный маршрут, принимая во внимание, что практически все страны по этому пути следования не входят в стандартное страховое покрытие. Коллегиальным решением сдвигаем маршрут на восток в сторону цивилизованных, по африканским меркам, стран и смиряясь с лишним часом летного времени, и получаем в итоге посадки в Асуане, самом южном городе Египта, и Найроби, Кения. Должны успеть долететь



Hawker 750 выдержал испытание Африкой

за световой день, в Южной Африке разгар лета и темнеет поздно. Планируем вылет из Женевы на открытие аэропорта в 07:00.

День настал, самолет готов, сумки пассажиров, специально сшитые по размерам и форме внешнего багажника нашего Hawker 750, загружены, сэндвичи для экипажа тоже - запрашиваем разрешения на взлет, еще сонный дежурный Jet Aviation убирает колodки и машет рукой на прощание. Оставив позади рассветный Монблан и утреннюю Италию, пересекаем Средиземное море и влетаем в Египет. Здесь не заблудишься; полоска Нила и зелени вокруг реки всегда видна среди бескрайней желто-красной пустыни. Так и спускаемся вдоль Нила на юг и садимся в Асуане. Заправщик уже ждет на перроне, пожилой

представитель хендлинга пытается говорить по-русски, говорит, учил еще во времена, когда советские специалисты строили здесь плотину на Ниле.

Полчаса, и взлетаем на Найроби, пока идем по графику. Еще 2 часа вдоль Нила через Судан, связь с диспетчером практически отсутствует - похоже, здесь это нормальное явление. Через 4 часа доходим до Найроби, приятно удивил аэропорт - шикарная полоса, большой трафик, новые самолеты у Kenya Airways - практически полноценный хаб, за час нашей стоянки увидели лайнеры всех крупных

продолжение ►

европейских авиакомпаний. Высота полосы над уровнем моря почти 2000м, после взлета срабатывает сигнализация недостаточного давления в топливных баках, но после выполнения чек-листа пропадает. Спокойно выдыхаем и набираем высоту дальше. Пролетаем над Килиманджаро, пересекаем экватор; здесь всегда трясет. Вокруг стоят грозовые очаги, поднимающиеся порой до 14-15 км, это выше нашего максимального эшелона 41000 футов. Да, в наших широтах такого не встретишь. Ночью нужно быть особенно внимательными, но Hawker международный аэропорт, построенный для одноименного национально парка. Уже ночь, диспетчер включает освещение полосы специально для нас, сегодня мы у них единственный прилет. Если бы вокруг был населенный пункт, то признаться, мы бы не смогли отличить освещение полосы от остальных огней города, из всего освещения только маяки торцов и осевые огни, которые мы разглядели только на земле. Пометка в Jeppesenen «Birds and monkey activity on runway» оказалась правдивой, за несколько минут руления полосу то и дело перебежали и перелетали многочисленные представители фауны саванны. Терминал представлял собой большое бунгало, в котором умудрялись находиться все службы аэропорта от пограничного контроля до топливной компании. На следующий день прилетел частный BBJ и занял собой все остальное место на перроне. Можно перевести дух, наш Hawker не подвел, впереди пара дней отдыха.

Следующие пункты назначения похожи друг на друга как две капли воды - небольшие аэропорты, затерянные в многочисленных национальных парках - Полокванэ, Нейлспруит, Крюгер Маланга. В свободное от перелетов время арендуем машину и наслаждаемся местными красотами; разнообразие флоры и фауны действительно впечатляет, всем находится место на этой благодатной земле. Теория



iPhone помог запечатлеть красоты Черного континента

естественного отбора в ее абсолютном выражении. Столь же разнообразно и местное население; можно встретить людей любого цвета кожи и разреза глаз. А уж количество языков и диалектов коренного негритянского населения просто не поддается подсчету, только государственных языков 11 - нвази, зулу, комба... и еще много с труднопроизносимыми названиями. Все говорят по-английски, но некоторых товарищей довольно трудно понять. Белое население немногочисленно, живет компактными группами и говорит помимо английского на странном языке африкаанс, смесь старого голландского, немецкого и английского.

В последний день пассажиры приглашают нас на гольф-поле. Мы не профессионалы, но даже нас впечатлила последняя лунка, расположенная у под-

ножия плато - вертолет забрасывает игрока на плато что бы ударить с самого края обрыва высотой около 400 метров. Прямое попадание в лунку внизу оценивается призом в 1 миллион североамериканских денег, но думаю награда будет еще очень долго ждать такого счастливчика.

Дальше путь наш лежал вдоль берега Дурбан-Джордж-Кейптаун. В каждом городе новый отличный аэропорт; все это было построено к чемпионату мира по футболу 2010 года. Кое-где даже еще остались висеть приветствия. В Джордже останавливаемся в частном guest-house прямо на берегу океана. Нас предупреждают, что в океан больше чем по пояс

продолжение ►

не заходить, очень сильный прилив-отлив и очень много акул. Хозяин guest house много рассказал о стране и местных особенностях и даже повозил нас по окрестностям. Эта провинция Western Cape, последняя в Южной Африке где пока белый губернатор и правительство, поэтому многие белые переезжают сюда со всей страны. А вообще, многие из них откровенно признаются в частных беседах, что не видят будущего для своих детей и внуков в этой стране, поэтому более молодые белые постепенно уезжают в Европу и Америку.

Крайний город в ЮАР для нас - Кейптаун. На заходе диспетчер поинтересовался откуда мы, и сам(!) предложил выполнить визуальный круг над городом, это был один из самых красивых видов, которые мы когда либо видели. Вот бы над Москвой так! Внизу проплыл деловой центр, новый красавец-стадион, трущобы на окраинах и Robin Island, остров-тюрьма, где Нельсон Мандела провел 25 очевидно незабываемых лет своей жизни. Выполнив обязательную часть туристической программы, мы, забравшись на гору Table Mountain и полюбовавшись действительно фантастическими видами мыса Доброй надежды, собираемся в долгий обратный путь.

Из Кейптауна до Найроби нам уже напрямую не дойти, это самая южная точка Африки. Поэтому нужна еще одна посадка. Да, нас ждет не близкий путь, особенно учитывая пожелания наших пассажиров лететь ночью, чтобы быть в Женеве утром. Итак, Кейптаун-Полокванэ-Найроби-Луксор-Женева, 18 часов пути. Просим запуск в Saretown Int ровно в 15:00, должны быть в Женеве в 7 утра следующего дня. Если конечно африканские хэндлинги по пути следования, отличающиеся своей неторопливостью, совсем не уснут в ночное время. До Луксора доходим точно по графику, осталось последнее, самое длинное, плечо, для 750-го предельное расстояние.



На подходе Кейптаун

Ветер все время сильный встречно-боковой, да еще египетский диспетчер не дает набрать наши 40000 футов и держит ниже до самой границы. Понимаем, что к Женеве подлетим уже на пределе, и на всякий случай, не сговариваясь, тянемся к сборникам. Но над средиземным морем ветер стих, а над Италией и вовсе сделался попутным. Первыми садимся в Женеве точно по расписанию, прощаемся с уставшими, но очень довольными пассажирами, пора и нам перевести дух.

Спасибо тебе, добрый друг Hawker, не подвел в даль-

нем интересном путешествии. Пассажиры настолько прониклись этим полетом, что планируют теперь полететь на Hawker и еще дальше. Южная Америка и даже Австралия не за горами. А зачем большее, если есть проверенный старый добрый Hawker. Новый маршрут, надежный самолет, проверенный экипаж, пунктуальные пассажиры - что еще нужно для хорошего полета?

Да, и еще, спасибо старику Джобсу. С его Айфонами-Айпэдами и наличием на борту Hawker WiFi полет проходил значительно быстрее и интереснее.

Avinode Business Intelligence Newsletter

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



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	44	22	36	20	20	10	37	114
Великобритания	28	66	71	35	9	40	71	249
Франция	31	74	106	112	11	36	136	249
Италия	28	49	95	25	14	46	14	134
Австрия	19	0	1	9	0	1	14	47
Швейцария	9	41	32	30	1	17	38	114
Россия	36	12	105	58	12	26	6	391

Количество Empty Legs.

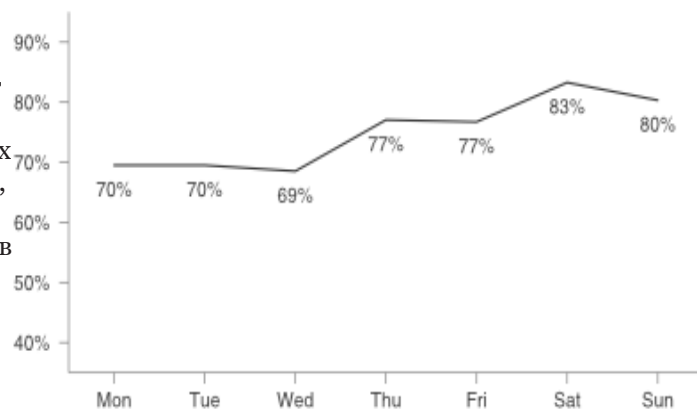
Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	23	2	5	0	1	2	3	16
Великобритания	3	42	7	2	3	7	4	32
Франция	4	15	10	1	2	8	3	17
Италия	3	1	2	2	2	4	3	4
Австрия	2	0	2	1	9	2	3	3
Швейцария	5	5	10	1	1	5	0	12
Россия	2	1	4	1	2	1	0	10

продолжение 

Индекс наличия свободных самолетов

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



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

Индекс стоимости летного часа.

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



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

Индекс спроса

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на € 11 291 950



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1 682	€ 1 626	€ 1 624
Cessna Citation Excel	€ 2 798	€ 2 721	€ 2 780
Bombardier Challenger 604	€ 4 799	€ 4 804	€ 4 669

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

Стоимость рассчитана на основе 20 Cessna Citation Jet, 28 Cessna Citation Excel и 39 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Тип	место в прошлом месяце
1	Citation Excel/XLS	1
2	Challenger 604/605	2
3	Legacy 600	3
4	Citation CJ2	4
5	Citation Mustang	5
6	Citation Sovereign	6
7	Challenger 300	8
8	Learjet 60	7
9	Citation CJ3	9
10	Citation Bravo	10

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на самолеты за последние 30 дней (исключая Северную и Южную Америку).