



На этой неделе российские СМИ с ужасом сообщили о возвращении на рынок компании Як-Сервис, лишенной после ярославской трагедии сертификата эксплуатанта, выдвигая свои версии с комментариями экспертов и авиационных чиновников. Что, появился фантом?

Что же послужило причиной беспокойства представителей журналистского сообщества? Оказывается, сотрудникам одного из изданий стало известно, что ЗАО «Эталон» имеет те же реквизиты (ИНН и ОГРН), что и «Як-Сервис». Более того, выяснилось, что у этой компании те же самые акционеры, что и у «Як-Сервис», а бывшим гендиректором «Эталона» значится экс-руководитель Як-Сервиса Олег Сильницкий. Признаться честно, выбраны довольно странные аргументы для таких громких заявлений.

В Росавиации утверждают, что взаимоотношения с «Як-Сервисом» закончились ровно тогда, когда был подписан приказ об аннулировании ее сертификата эксплуатанта. Юридическое лицо без сертификата эксплуатанта авиакомпанией не является и не может выполнять полеты.

Однако мы провели свое небольшое расследование, и вскрылись странные вещи. Как объяснить, что оставшийся парк самолетов компании, в частности Як-42 RA 42387, RA 42412 и «малыш» ЯК40 RA 88295 постоянно отмечается в европейских аэропортах, используя радиопозывные опальной компании и используют бланки полетных заданий несуществующего оператора? Возможно, некоторые самолеты переданы другим операторам, но слишком много факторов указывает на то, что, возможно, эта компания каким-то образом осуществляет деятельность....



Многообещающий тандем

Компания «Авиапрестиж» пришла на производственную базу АВКОМ-Д с новой услугой – обслуживание и ремонт интерьерного оборудования бизнес-джетов. Партнерское соглашение между компаниями было подписано в июле текущего года **стр. 16**



Бизнес-джеты зовут в Ростов-на-Дону

Выкупившая весной «Ростовский завод гражданской авиации №412» группа «Агроком» намерена вложить в его модернизацию порядка 1,5 млрд руб. и заняться ремонтом и техобслуживанием частных самолетов **стр. 18**



Dexter получил в Воронеже 900 млн рублей

По мнению экспертов, эти средства могут быть направлены на создание единого центра деловой и социальной авиации в Воронежской области или пополнение авиапарка компании самолетами PC-12 **стр. 19**



Avinode Business Intelligence Newsletter

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:
индекс спроса: -1,16%; индекс стоимости: +1,57%

стр. 20



АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

Кэйтеринг с дисконтом

Компания Fly Fusion, один из крупнейших игроков на рынке отечественного авиакейтеринга, объявила в конце июля о запуске программы по предоставлению скидок членам ОНАДА (Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации) в размере 10% на весь ассортимент продукции, начиная от десертов и заканчивая обедами.

В числе постоянных клиентов компании – многие российские и западные авиаброкеры, хэндлинговые и частные авиакомпании. Ведь, в отличие от многих игроков рынка, услуга бортового питания для Fly Fusion является не дополнительной, а основной, а безопасность и вкусовые особенности поставляемых блюд имеют решающее значение.

«Приготовление блюд во Fly Fusion осуществляется не более, чем за 5 часов (в некоторых случаях даже за 2–3 часа) до отправления самолета. Сама же до-

ставка осуществляется специальными машинами, оборудованными холодильными установками, которые доставляют заказ непосредственно в терминал любого аэропорта московского авиаузла. Достаточно сложный вопрос сервировки блюд на борту мы решили за счет внедрения инструкций по сборке блюд (кстати, мы предоставляем их на русском и английском языках), а также системы постоянных мастер-классов для бортпроводников и менеджеров по сервису. Также, важным нюансом является и организация бесперебойной работы – 24 часа, 7 дней в неделю, 365 дней в году, без перерывов на праздники или обеденные часы», - комментируют в компании Fly Fusion.

В настоящий момент ОНАДА объединяет 68 компаний, как членов, так и ассоциированных членов, которые активно работают на российском рынке деловой авиации.




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






ЮТэйр нашел поддержку за рубежом

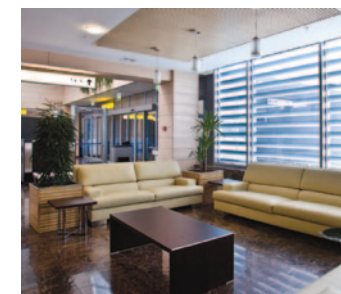
Авиакомпания «ЮТэйр» привлекла финансирование от британского банка HSBC под гарантию страхового агентства Франции COFACE. Сделка предусматривает поставку 19 новых вертолетов Eurocopter модели AS 350/355. Уже началась эксплуатация пяти вертолетов данного типа. До конца 2012 года «ЮТэйр» начнет осуществлять полеты на еще четырех AS 350/355, в течение 2013 года в авиакомпанию поступят оставшиеся десять машин.

«ЮТэйр» стала первой в России авиакомпанией, получившей страховое покрытие от международного экспортного агентства на приобретение вертолетов, регистрация которых осуществляется в российском реестре гражданских воздушных судов. Ранее экс-

портные агентства участвовали только в сделках по приобретению самолетов.

Первый заместитель генерального директора – финансовый директор ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Игорь Петров сообщил, что данная сделка является для компании знаковой. «Тот факт, что «ЮТэйр» стала первой авиакомпанией в России, осуществившей проект по приобретению вертолетов с участием международного кредитно-экспортного агентства, говорит о высоком уровне доверия со стороны инвестиционного сообщества», - отметил г-н Петров. Финансирование сроком на 7 лет было предоставлено британским банком HSBC. Сумма контракта составит более 45 млн. долл. США.

КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

«ДжетПорт СПб» вступил в ОНАДА

В июле 2012 года новым членом Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА) стал единый оператор по оказанию услуг для рейсов бизнес-авиации в аэропорту «Пулково» - компания «ДжетПорт СПб».


«ДжетПорт СПб» был основан 21 мая 2009 г. Первое воздушное судно и экипаж были обслужены «ДжетПорт СПб» в октябре 2009 г., а уже 1 января 2010 г. «ДжетПорт СПб» обслужил первого пассажира бизнес-авиации. «ДжетПорт СПб» осуществляет свою деятельность в соответствии с сертификатами на «Организационное обеспечение коммерческих воздушных перевозок» и на «Обеспечение обслуживания в аэропорту «Пулково» пассажиров и багажа, при внутренних и международных воздушных перевозках».

В сентябре 2012 года в Санкт Петербурге официально откроется крупнейший в России комплекс по об-

служиванию пассажиров и самолетов бизнес-авиации - «Центр Бизнес Авиации «Пулково-3», который позволит значительно расширить перечень услуг для рейсов бизнес-авиации, в том числе, осуществлять базирование воздушных судов. Оператором нового центра будет компания «ДжетПорт СПб». Общая площадь территории «Центра Бизнес Авиации» – 100 000 кв.м., на которой расположены перрон с более чем 20-ю местами стоянок, а также ангары, предназначенные для хранения воздушных судов, здание пассажирского терминала и прочие объекты инфраструктуры.

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

ОНАДА была сформирована в июле 2009 года после объединения двух ассоциаций НАДА и УВАА. В настоящий момент ассоциация объединяет 68 компаний, как членов, так и ассоциированных членов, которые активно работают на российском рынке деловой авиации. ОНАДА создана с целью представления и защиты интересов ее членов, организации работы по формированию рынка деловой авиации в России и его развитию, созданию условий для успешной предпринимательской деятельности компаний-участников рынка деловой авиации.

В настоящее время тактической задачей, стоящей перед Ассоциацией, является создание в России нормальных условий для эксплуатации многих сотен деловых самолетов, которые российские владельцы пока предпочитают эксплуатировать за рубежом. 



27-29 2012
сентября

Седьмая
международная
выставка
деловой авиации



аэропорт Внуково-3
JETEXPO
MOSCOW 2012

Bell и Cessna снова вместе

Bell Helicopter и Cessna Aircraft открыли совместный региональный центр обслуживания в Сингапуре (Singapore Seletar Aerospace Park). Как известно, обе компании входят в корпорацию Textron. Новый сервисный центр, который обошелся компаниям в \$30 млн., представляет собой полный авиационный комплекс с двумя ангарами общей площадью в 15000 м² (один для Cessna и один для Bell Helicopter), складские помещения для запасных частей и мастерских, а также офисы.

О необходимости подобного центра говорил на пресс-конференции, посвященной официальному открытию, исполнительный директор Bell Helicopter Джон Гаррисон. По его словам, компаниям уже давно было необходимо увеличить свое физическое присутствие в Азиатско-Тихоокеанском регионе в связи с большим количеством заказов, поступающих от клиентов из этих стран, как на вертолеты, так и на самолеты (включая поршневые). Большие надежды г-н Гаррисон связывает и со скорым вводом в эксплуатацию нового вертолета Bell 525, первый полет

которого планируется выполнить в 2014 году. По его мнению, именно эта машина будет особо востребована в Азиатско-Тихоокеанском регионе, который переживает небывалый экономический подъем.

Для поддержания развития сингапурской авиационной промышленности в стране создается промышленный парк Seletar Aerospace Park, в котором разместятся предприятия по оказанию разнообразных авиационных услуг и выполнению НИОКР. Подсчитано, что ежегодный объем работ в данном парке к 2018 г. достигнет \$3 млрд. Кроме того, он обеспечит Сингапuru 10 тыс. новых рабочих мест.

Напомним, что подобный совместный техцентр обе компании эксплуатируют в Праге.

Bell Helicopter
A Textron Company



INDEPENDENT
REPRESENTATIVE

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



Lineage 1000 пришел на «материк»

Компания Xinjiang Guanghui Industry Investment Group станет первым эксплуатантом самолета Lineage 1000 на материковом Китае. Договор передачи самолета был подписан в торжественной обстановке в штаб-квартире Embraer в São José dos Campos. Самолет будет эксплуатироваться заказчиком в корпоративных целях.

В компании Embraer отмечают позитивную динамику роста продаж в Китае, начиная с 2004 года, когда бразильский производитель поставил в страну свой первый бизнес-джет. В прошлом году Embraer получил 15 твердых заказов от китайских покупателей, а общее количество твердых заказов в «китайском» портфеле Embraer – 28 машин. Аналитики Embraer прогнозируют спрос на бизнес-джеты в Китае на ближайшие 10 лет в 635 самолетов. Оценив свою долю на этом рынке, компания серьезно занимается не только продажами воздушных судов, но и развитием технических сервисных центров.

В настоящее время Embraer поставил заказчикам всего 11 самолетов Lineage 1000. Самыми крупными эксплуатантами в настоящее время являются авиакомпании Dalia Air и Al Jaber Aviation.

Lineage 1000 оснащен двумя двигателями компании General Electric и способен развивать скорость до 820 км/час. При восьми пассажирах на борту этот самолет может преодолевать расстояние 7778 км и подниматься на высоту 12497 км.

Lineage 1000 был создан компанией Embraer совместно с авиастроительной фирмой Royal Jet. Впервые он был представлен публике в 2006 году на EBACE. Первый полет совершил 26 октября 2007 года.

Очередной ВВJ с российской пропиской

Как стало известно BizavNews, очередной бизнес-лайнер Boeing Business Jet (Boeing 737-7HZ) в ближайшее время приступит к полетам в интересах российских клиентов. Самолет (бортовой номер P4-MAK), 2010 года выпуска, был передан российской компании Samrussitera. В сентябре того же года самолет был направлен в компанию Associated Air Center для установки нового интерьера. В течение 18 месяцев в техническом центре Associated Air Center (аэропорт Love Field Dallas) был установлен новый интерьер лайнера, однако о деталях интерьера и принадлежности самолета в компании предпочитают не распространяться, ссылаясь на конфиденциальность информации.

22 июня 2012 года самолет был зарегистрирован авиационными властями Арубы. Лайнер будет находиться под управлением ирландской компании VIP JET Limited и выполнять рейсы в интересах российского владельца. 24 июня ВВJ совершил перегоночный беспосадочный полет из Даллас во Внуково и на

следующий день выполнил первый рейс из Москвы в «олимпийский» Лондон.

Как прокомментировали BizavNews в VIP JET Limited, в настоящее время компания управляет 15-ю воздушными судами, большая часть которых принадлежит россиянам. «Наша компания предлагает полный спектр услуг от первоначального выбора самолета, его приобретения, регистрации, технического обслуживания и текущей эксплуатации бизнес-джета. Основными нашими клиентами являются главы крупных корпораций, большинство из которых из России. Именно по этой причине в начале 2012 года мы открыли представительство в Москве. Уже до конца года мы планируем заключить договоры на управление воздушными судами еще с двумя российскими компаниями», - комментируют в VIP JET Limited.

В настоящее время Boeing Business Jets поставил клиентам 115 самолетов ВВJ, 19 самолетов ВВJ2 и три самолета ВВJ3.



CRJ 200 станет бизнес-джетом

Компания JetCorp Technical Services начала работы по конвертации первого Bombardier CRJ-200 в 22-местный бизнес-джет для частного индонезийского клиента. Это будет первый самолет Bombardier CRJ-200, переоборудованный в бизнес-версию для азиатского рынка. В компании уверены, что это начало весьма успешного проекта. Отделкой внутреннего интерьера займется компания Flying Colours, она же установит навигационное оборудование и сертифицирует самолет по стандартам FAA. Новый самолет будет выполнен в VIP-конфигурации, рассчитанной на перевозку 22 пассажиров, с кухней и туалетной комнатой.

Перед передачей самолета клиенту лайнер полностью пройдет капитальный ремонт на заводе JetCorp Technical Services в Сент-Луисе, Миссури. Все работы компания планирует закончить в начале 2013 года. Это четвертый ExecLiner, поставленный JetCorp Technical Services и 12-й - Flying Colours. Всего же в настоящее время в мире эксплуатируется 28 конвертированных Bombardier CRJ-200, большая часть которых принадлежит североамериканским клиентам.

По словам исполнительного вице-президента компании Flying Colours Эрика Гиллепси, только за последние два месяца компания провела несколько переговоров с потенциальными клиентами в Юго-Восточной Азии и получила предварительные заказы на ExecLiner, большинство из которых были сделаны клиентами из Индонезии.

CRJ200 - среднемагистральный пассажирский самолет для местных авиалиний, разработанный канадской фирмой Bombardier Regional Aircraft (входящей в корпорацию Bombardier Aerospace).



Jana Aviation получила новый Global 5000

Ливанский оператор Jana Aviation Limited, базирующийся в Бейруте, получил второй самолет канадского авиапроизводителя Bombardier - Global 5000 (первый Challenger 300). Как и первый бизнес-джет компании, новый Global 5000 будет находиться в управлении ливанской компании Executive Aircraft Services и базироваться в Международном аэропорту Бейрута, где Executive Aircraft Services имеет собственный терминал и центр технической поддержки.

В настоящее время Executive Aircraft Services предлагает услуги по управлению воздушными судами частным лицам. Сейчас флот компании состоит из шести самолетов - Dassault Falcon 900B, Global XRS, Hawker 700, Hawker 800XP, Lockheed JetStar, и Beechcraft Premier 1.

Новый самолет Global 5000, заказанный компанией в 2010 году, оборудован системой Vision Flight Deck и зарегистрирован на острове Мэн (M-SEAS). В основном самолет будет эксплуатироваться по «классическим» направлениям компании – в страны Ближнего Востока, Индию и СНГ. Примечательно, что именно этот самолет стал **юбилейным** «пятисотым» воздушным судном, зарегистрированным на острове Мэн.

Для Jana Aviation Limited это не первый опыт эксплуатации самолетов семейства Global. В 2010 году компания брала в лизинг на девять месяцев самолет Global Express XRS.

В настоящее время в Ливане эксплуатируются семнадцать бизнес-джетов и пять вертолетов.



Royal Jet: жаркое лето!

Компания Royal Jet, базирующаяся в Абу-Даби, сообщает о рекордных показателях, зафиксированных в течение летнего периода этого года. Так, согласно заявлениям представителей Royal Jet, с началом летней навигации парк компании сумел увеличить количество летных часов на 19%, что является лучшим показателем за всю историю компании (прошлый рекорд был установлен Royal Jet в первом квартале прошлого года, когда этот показатель вырос на 15%). Наибольшая нагрузка самолетного парка компании легла на лайнеры Boeing Business Jet, на которые пришлось более трех четвертей всех выполненных рейсов (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года рост составил 25%).

Неизменным остался список наиболее востребованных направлений среди клиентов. Как отмечают в Royal Jet, этим летом заказчики активно летают в Великобританию, Францию, Германию, Россию, Саудовскую Аравию и США.

Этим летом в компании прогнозируют рост трафика и в «олимпийский» Лондон и на хадж. В компании также подтвердили и намерения продолжать инвестирование в интерьер бизнес-джетов. В настоящее время Royal Jet выделяет под эти нужды \$9 млн. Напомним, что Royal Jet, бизнес-перевозчик из ОАЭ, по итогам работы в 2011 году сумел увеличить свой доход на «рекордные» 31,2%. Чистая прибыль компании выросла на 226% по сравнению с прошлым 2010 годом. Агрессивная политика по защите собственных интересов на внутреннем рынке, расширение самолетного парка и кооперация с ведущими операторами бизнес авиации помогли перевозчику увеличить доходы по всем видам деятельности.

Компания Royal Jet была образована в 2003 году в Абу Даби.



\$750 млн. за президентский лайнер

Уходящий в декабре со своего поста президент Мексики Фелипе Кальдерон сделал настоящий «царский» подарок своему преемнику Энрике Пенья Ньето за государственный счет: в понедельник, 30 июля 2012 г., стало известно, что правительство страны одобрило покупку нового лайнера для главы государства за 750 миллионов долларов, сообщает РИА Новости.

По информации издания Universal, прототипом и базой для создания этого самолета стал новый Boeing 787 Dreamliner, однако речь идет о его модификации, которую по заказу мексиканского правительства превратили в настоящий «воздушный бункер». Мексика, таким образом, станет первым пользователем подобного самолета для главы государства.

Самолет заказан министерством обороны латиноамериканской страны, но уже известно, что он будет предназначен для перевозок именно главы государства. Оплачивать покупку самолета Мексика планирует постепенно, срок погашения всех платежей - 25 лет.

По данным мексиканского издания, систем обеспечения безопасности, установленных на этом самолете, нет больше ни на одном другом лайнере такого типа в мире. «Речь идет не столько о комфорте, сколько именно о безопасности, этот самолет - настоящая летающая крепость, бункер для президента», - приводит газета слова осведомленного источника.

Сейчас в распоряжении главы государства в Мекси-



ке находятся два лайнера, причем оба произведены еще в 80-х годах прошлого столетия, в связи с чем было принято решение об обновлении авиапарка.

Такая забота о высокопоставленных пассажирах явно не лишняя: за последние годы в Мексике в авиакатастрофах погибли два министра внутренних дел. В ноябре 2011 года недалеко от Мехико разбился вертолет с главой МВД Франсиско Блейком Морой на борту и сопровождавшими его лицами, а за три года до этого самолет, в котором летел министр Хуан Камило Моуриньо, также потерпел крушение. При этом легкий самолет упал на улицу в центре Мехико, в результате чего погибли 13 человек, в том числе министр, пострадали около 40 человек, сгорело около 30 автомобилей.



GrandNew выходит на новый рынок

AgustaWestland сообщила о подписании контракта с польской компанией WIŚNIEWSKI на поставку вертолета AW109 GrandNew. Этот вертолет будет поставлен в конце 2012 года и будет выполнен в VVIP-конфигурации с 5-местным салоном. Данный контракт дает старт продажам легкого двухдвигательного вертолета на рынке Польши, где у AgustaWestland есть дочерняя компания - PZL-Swidnik, которая производит фюзеляжи AW109 GrandNew.

Компания WIŚNIEWSKI, заказавшая вертолет, является ведущим польским производителем гаражных и промышленных автоматических ворот. Она имеет более 800 точек продаж по всей стране и за рубежом.

GrandNew представляет собой последнюю версию модели Grand семейства вертолетов AW109. Главные особенности GrandNew – наличие цифровой авионики с электронно-оптическими приборами Chelton Flight Logic, нового цифрового четырехканального дуплексного автопилота и улучшенной системы обзора. «Стеклянная» кабина с функцией движущейся карты значительно облегчает работу пилотов, а система автоматической навигации от момента взлета и до посадки позволяет осуществлять безопасное пилотирование на самых сложных этапах полета, включая выполнение заходов с использованием наземной системы вертикального наведения WAAS.

GrandNew стал первым в классе легких вертолетов, оснащенных системой синтетического видения.

За время производства 190 клиентам из 40 стран было передано более 310 вертолетов моделей Grand и GrandNew.



Совместная разработка нового легкого вертолета!?

Единственная российская вертолетная новость, которая докатилась к нам из далекого британского Фарнборо – подписание между AgustaWestland и «Вертолетами России» предварительного, рамочного соглашения на разработку, производство и продажу нового однодвигательного вертолета массой 2,5 т.

Какой сложный язык вертолетной дипломатии! Что означают эти «магические» слова: «предварительное», «рамочное»? Сколько нам еще ждать соглашений, и как часто будут «демаркироваться границы», пока не начнется реальная работа? Напомню, что шестьдесят лет назад легендарный Ми-4 разработали за один год! Взялись. Разработали. И полетел. И как полетел!

Нужно сказать, что это не первая наша попытка совместных разработок. Все они закончились неудачно. О совместном с лидером мирового вертолетостроения Eurocopter проектом под громким названием «ЕвроМиль» (1994 г.) напоминает лишь единственный прототип Ми-38, летающий на американо-канадских движках PW127, иные в небо не поднимались. О совместной разработке другой нашей фирмы «Камов» с той же Agusta сегодня никто не хочет вспоминать. «Неуклюжая» попытка чудесным образом «превратилась» в «прекрасного лебедя», самый удачный проект десятилетия – AW139, который в ходе Фарнборо-2012 отметил свою 500-ую поставку, в том числе и в РФ. В чудесном превращении мы не участвовали, зато завод по сборке AW139 на условиях 50/50 построили. Правда, обещанные не раз сроки давно прошли, а «первенец» все никак не появится (недавно был озвучен новый срок – ноябрь). Но вернемся к соглашению. Высокие стороны собираются разрабатывать, производить и продавать новый легкий вертолет. Вопрос: Какая роль отводится нам? Как правило, машину такого класса совместно раз-

рабатывают потенциальный лидер и потенциальный рынок. Кто здесь лидер, а кто рынок, надеюсь понятно. Тем более, что у AgustaWestland уже есть достаточно удачная машина AW119 Koala (массой 2720 кг.).

Что касается внутреннего потенциала, потенциал – очень глубокий, из-за низкой платежеспособности нашего населения. И чем ниже она будет опускаться, тем глубже будет уходить потенциал. Верхний слой вертолетного хозяйства, который насыщается «Робинсонами», постепенно переключается на EC, Bell и ту же AgustaWestland. «Второй волны» не видно. К сожалению, «ножницы» вертолетного расслоения будут усиливаться. У проекта есть перспективы, однако очень отдаленные и малоприбыльные. Ибо основную прибыль на вертолетном рынке принесут модели вместимостью 9+, поэтому здесь особых денег не заработать.

Что касается зарубежных рынков, с американцем Bell 407 (2268 кг.) конкурировать бесполезно. Это как на спортивной дорожке соперничать с Усэйном Сент-Лео Болтом. Покоритель обоих полюсов планеты Bell407 – это, как Болт на «стометровке», абсолютный лидер на мировом рынке. Можно «побегать», но наивно полагать, что в ближайшей перспективе его можно победить. А у европейца EC130B4 (2427 кг.) – своя ниша, туристические/обзорные полеты, где ему тоже нет равных.

Итак, нас хотят использовать в качестве перспективной рыночной площадки. Это не страшно. Страшно, что мы начинаем множество проектов, но ни один не доводим до конца. А это уже серьезно. Наверно, нужно задуматься и о выборе пути, и о кормчих.

Евгений Матвеев, Вертолетные заметки



На JetExpo 2012 покажут флагманы

В рамках выставки деловой авиации JetExpo 2012, которая пройдет с 27 по 29 сентября в аэропорту Внуково-3, крупнейшие авиапроизводители планируют продемонстрировать свои новинки на российском рынке.

Как стало известно BizavNews, американский производитель Gulfstream Aerospace на статической стоянке Внуково-3 покажет два своих новейших бизнес-джета - G650 и G280, а канадская компания Bombardier – Global 6000. Всего же производители планируют привести в Москву около четырех десятков воздушных судов, включая вертолеты.

В настоящее время свое участие в выставке подтвердили все крупнейшие производители авиационной техники: Gulfstream Aerospace, Bombardier, Dassault Falcon, Hawker Beechcraft, Embraer, Cessna Aircraft, Daher-Socata, Piaggio Aero, AgustaWestland и Bell Helicopter. Также на статической стоянке планируется показать воздушные суда, принадлежащие операторам и частным владельцам, включая Boeing Business Jet и Airbus Corporate Jet.

Напомним, что JetExpo 2012 пройдет 27–29 сентября на территории «Центра Бизнес-Авиации «Внуково-3». Новые даты выбраны исходя из двух предпосылок: во-первых, теперь посетить Jet Expo желающие смогут и в субботу, что удобнее и с точки зрения занятости, и с точки зрения московских пробок. Во-вторых, возрастающая привлекательность JetExpo в европейском регионе делает целесообразным проведение выставки после ключевых яхтенных мероприятий и сразу после Международного инвестиционного форума «Сочи-2012». Таким образом, желающим не придется разрываться между мероприятиями – посетить можно все.



Обнадеживающая коррекция

Консалтинговая компания Zenith Jet в середине года выпустила обновление своего ежегодного прогноза рынка деловой авиации, выпущенного в апреле 2012 года. Эксперты компании прогнозируют поставку в этом году 736 деловых самолетов. Если отрасль будет следовать такому прогнозу, то 2012 год станет переломным с момента спада, начавшегося в 2008 году, так как в течение прошлого года было поставлено только 703 бизнес-джета.

Zenith Jet рассматривает нынешний год, как начало пятилетнего цикла восстановления, в котором поставки будут расти со средним темпом в 17 процентов каждый год. При этом пик в 1392 поставки ожидается в 2016 году.

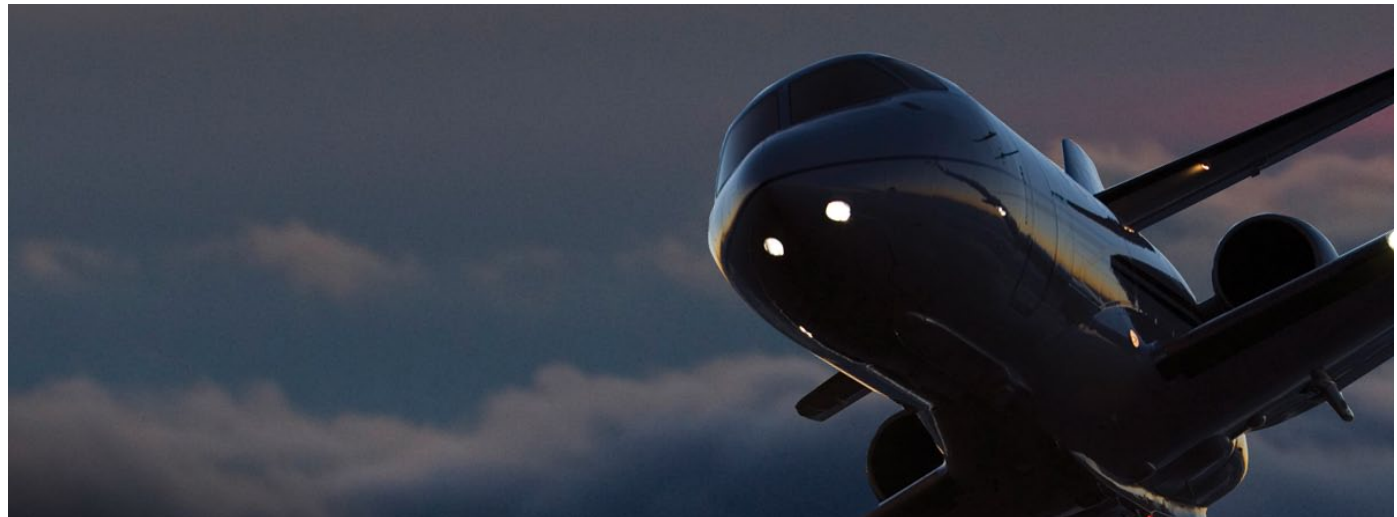
В результате этих предположений, компания пересмотрела количество поставок бизнес-джетов в течение следующих 10 лет. Предыдущая цифра в 10120 самолетов, предсказанная в начале 2012 года, выросла до 10377 поставок, а общая стоимость этих бизнес-джетов составит примерно 220 млрд. дол-

ларов. Пересмотр прогноза в сторону увеличения предполагает дополнительный заработок производителям двигателей на 37 млрд. долларов, и на 8 млрд. долларов производителям авионики.

В течение прогнозируемого периода наибольшее количество самолетов будет продано в сегменте ультрадальних бизнес-джетов, почти 1500 самолетов, что соответствует предпочтениям покупателей на международном рынке, в то время как поставки легких самолетов оцениваются в 1363 машин, что также дает некоторый оптимизм производителям самолетов этой категории.

С точки зрения географического распределения поставок, эксперты Zenith Jet предполагают, что североамериканские заказчики будут продолжать терять господство на рынке. Согласно прогнозу, в течение следующего десятилетия только 43% поставок придется на них, а 57% уйдет на международные рынки.

По материалам AIN



Gulfstream идет на рекорд

Американский производитель Gulfstream Aerospace сделал новый прогноз, относительно поставок новых самолетов в 2012 году. Согласно планам компании, суммарное количество поставленных самолетов в 2012 году составит 110 машин, в том числе 24 бизнес-джета G650 в «зеленом» варианте. В начале этого года компания планировала поставить лишь 17 самолетов G650. Такие темпы поставок флагмана компании связаны с форсированием усилий по получению сертификата типа, который ожидается в третьем квартале.

Говоря о динамике заказов, полученных компанией в этом году, в Gulfstream констатируют, что по сравнению с прошлыми годами этот процесс замедляется. Компания связывает это с несколькими факторами, главный из которых – затянувшаяся сертификация флагмана и достаточно большие сроки поставок этих самолетов. В настоящее время при заказе G650 клиент будет ждать новый бизнес-джет приблизительно пять лет, тогда как новый G550 будет доставлен заказчику в течение 24 месяцев, а G450 – в течение 18 месяцев.

Напомним, что Gulfstream в первом полугодии 2012 года показал хорошие поставки своих больших бизнес-джетов – было поставлено 14 G450 и 19 G550. G450 больше пользуется популярностью за пределами США – бизнес-джеты этого типа регистрировались на Арубе, в Австрии, Бермудских островах, Бразилии, на Каймановых островах, в Китае, Финляндии, Гонконге, Италии, Турции (2 шт.), Великобритании и в США (2 шт.). С другой стороны, G550 в основном предпочитают заказчики из Соединенных Штатов. Из 19-и самолетов этого типа, 11 остались на «родине». Также 4 бизнес-джета G550 поставлены в Китай. G150 и G200 поставлено 3 и 2 соответственно.

Grob SPn похоронили окончательно

На прошлой неделе компания Daher-Socata объявила о потере интереса к бизнес-джету Grob SPn. Производитель **рассчитывал**, купив права на производство этого самолета, удовлетворить свои реактивные амбиции (компания производит турбовинтовой ТВМ850) более экономичным способом, нежели разрабатывать бизнес-джет с чистого листа.

Прототип семиместного легкого бизнес-джета Grob SPn совершил первый полет в 2005 году, но программа начала испытывать трудности после аварии опытного самолета в 2006 году, при которой пострадала конструкция планера. А в 2008 году, когда программе оставалось два года до завершения сертификации, вышел из проекта ее главный инвестор. После этого разработчику самолета, компании Grob Aerospace, пришлось обанкротиться. Таким образом, SPn не удалось сертифицировать, и два опытных прототипа, документация и права на производство самолета были проданы компании Allied Aviation Technologies.

Daher-Socata сообщает, что проведя исследования, компания признала программу SPn не достаточно зрелой, чтобы обеспечить существенную экономию затрат по сравнению с полностью новой разработкой.

По словам генерального директора Daher-Socata Стефан Майер, сейчас производитель занят не только изучением перспектив входа в реактивный сегмент, но и развитием программы двухмоторного турбовинтового самолета NTX (сейчас идет поиск партнеров по этому проекту) и расширением направления субподрядов для сторонних авиапроизводителей. Так, недавно компания подписала соглашение на производство композитных деталей с неназванным американским производителем, а также выступит подрядчиком по программам Eurocopter X4 и Dassault Falcon SMS.

По материалам AIN



Indigo Lyon продаст Aerion

Американская компания Aerion Corporation, разработчик проекта сверхзвукового бизнес-джета Aerion SBJ, выбрала себе торгового представителя - компанию Indigo Lyon. По словам президента Indigo Lyon Питера Смайла, в соответствии с достигнутыми договоренностями французская компания будет заниматься активным маркетинговым продвижением первого в мире сверхзвукового самолета для бизнес-авиации, а также финансовым и юридическим сопровождением сделок по приобретению самолета во всем мире, включая страхование КАСКО. По словам г-на Смайла, исключением станут лишь страны Северной и Южной Америки.

«С самого начала проекта наши компании находились в партнерских отношениях, активно принимая участие в реализации проекта, коммерческой и маркетинговой стратегии. Теперь же, когда работы по проектированию вступают в первую фазу испытаний (технология ламинарного обтекания сверхзвукового потока, на основе которой планируется строить сверхзвуковой Aerion), мы начинаем со своей стороны подготавливать выход самолета на международный рынок продаж.

Напомним, что в настоящее время на самолете-носителе F-15 проводятся натурные испытания моделей крыла будущего самолета.

Aerion SBJ представляет собой моноплан на 8-12 пассажиров длиной 45 м, что примерно в 2 раза больше, чем у самого большого из существующих лайнеров класса Business Jet. Основная «изюминка» Aerion SBJ - крыло ламинарного обтекания. Дальность полета Aerion SBJ на околозвуковых скоростях - более 8300 км, при сверхзвуковых - более 7400 км.



Embraer увеличивает темп производства бизнес-джетов

Embraer обнародовал результаты работы во втором квартале 2012 года. Отчет демонстрирует значительное увеличение поставок бизнес-джетов, с 13 в первом квартале до 20 во втором (17 легких и 3 тяжелых). Однако, по сравнению с тем же периодом прошлого года наблюдается снижение поставок – во втором квартале 2011 года было поставлено 23 деловых самолета (20 легких и 3 тяжелых).

С учетом того, что компания во втором квартале 2012 года поставила еще 35 самолетов коммерческой авиации (в первом квартале - 21 самолет), общий доход производителя составил \$ 1,717 млрд.

Чистая выручка от подразделения бизнес-авиации выросла с \$ 151,9 млн. в первом квартале 2012 года до \$ 260,9 млн. во втором квартале. А всего за первое полугодие на деловых самолетах Embraer заработал \$ 412,6 млн., что составляет 14,4% от общей выручки производителя. За этот период всего компанией было поставлено 33 бизнес-джета: 29 легких и 4 тяжелых.

В настоящее время у бразильского производителя находятся в разработке две модели новых бизнес-джетов - Legacy 450/500. На эти цели, а также на развитие программ других деловых самолетов, компания в первом полугодии потратила в общей сложности \$ 118,6 млн. (\$ 64,4 млн. в первом и 54,2 млн. во втором квартале 2012 г.).

Основные события второго квартала 2012 года, связанные с подразделением Embraer Executive Jets, включают в себя первую международную поставку американского завода компании (Phenom 100 был



передан канадскому клиенту) и завершение сделки с китайской AVIC по созданию СП в Харбине, которое будет выпускать Legacy 650. Это предприятие уже получило заказ на 10 самолетов (5 твердых и 5 в опционе) от ICBC. Причем этот заказ доводит текущий портфель китайской лизинговой компании до 70 самолетов Legacy 600/650. Harbin Embraer уже начал производство и планирует поставить эти 10 самолетов в следующем году.

Кроме того, Министерство транспорта Канады выдало сертификат типа Phenom 300.

На конец второго квартала 2012 года общий объем портфеля заказов Embraer составлял \$ 12,9 млрд. Этот показатель снижается уже третий квартал подряд (3 кв. 2012 - \$ 16,0 млрд., 4 кв. 2012 - \$ 15,4 млрд., 1 кв. 2012 - \$ 14,7 млрд.).



Польша лишилась правительственной авиации

Польша выставляет на торги три самолета правительственного авиаотряда, в том числе самолет-двойник разбившегося в 2010 году борта президента Леха Качиньского. Об этом сообщили в польском агентстве военного имущества (Mienia Wojskowego). Согласно поступившей информации, агентство готовится к продаже двух самолетов Як-40, ранее принадлежавших 36-му Специальному транспортному авиационному полку. Этот полк, в основном, выполнял задачи по транспортировке высших государственных лиц Польши. Самолет Ту-154 пока остается в распоряжении прокуратуры до конца расследования. Продается также полный комплект запасных частей для Як-40 и Ту-154.

Как и предполагалось, после опубликования результатов расследования и признания Польшей своей вины в катастрофе, последовал ряд мер, включающих не только расформирование правительственного авиаотряда, но и увольнение полутора десятка вы-



сокопоставленных офицеров Министерства обороны и ВВС Польши. Кроме этого, правительство решило передать функцию обеспечения перевозок руководства страны от военных в гражданскую авиацию. В частности, задачи правительственного авиаотряда уже возложены на национального авиаперевозчика компанию LOT. Тем самым власти Польши еще раз подчеркнули неспособность военного ведомства обеспечить необходимый уровень подготовки летного персонала и организации рейсов подобного уровня и доминирование гражданского Правительства над военной инфраструктурой. Подобные действия вызвали резонанс в определенных кругах Польши, но решение обжалованию не подлежит.

Свой последний рейс, в качестве второго правительственного, Ту-154М совершил 5 августа, вернувшись

из Афганистана и привезя Министра иностранных дел Польши Сикорского с делегацией сопровождения.

После катастрофы в 2010 году с самолетами правительственного авиаотряда Польши уже случился ряд инцидентов. Так, в начале июля 2011 года при выполнении спецрейса самолетом Як-40 с руководством и представителями Администрации Президента Польши на борту произошла разгерметизация кабины пилотов. Самолет благополучно вернулся на аэродром вылета. А борт номер 2 в апреле 2011 во время выполнения тренировочного полета экипажем правительственного авиаотряда чуть не потерпел авиакатастрофу из-за ошибки пилотирования при взлете и неправильном выполнении последовательности действий.

Китай и Нигерия разрешили обслуживать свои самолеты

Центр технического обслуживания Gulfstream Aerospace в Аплтоне, Висконсин, получил от государственных органов Китая и Нигерии разрешение на проведение технического обслуживания самолетов. Благодаря этому разрешению различные модели самолетов, зарегистрированные Управлением гражданской авиации Китая (CAAC) и Управлением гражданской авиации Нигерии (NCAA), могут проходить техническое обслуживание, ремонт, модификации и проверки в центре компании Gulfstream в Аплтоне.

Центр компании Gulfstream в Аплтоне - это третий принадлежащий компании центр технического обслуживания вместе с центрами в Саванне и Лонг-Бич, Калифорния, получивший разрешение на проведение технического обслуживания от Управления гражданской авиации Китая.

«Разрешения от иностранных служб важны для наших клиентов, особенно в таких странах как Китай, где парк наших самолетов вырос с нуля до более 40 самолетов приблизительно за 11 лет», - говорит президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). «Китайские операторы, находящиеся в США по работе или на отдыхе, теперь могут обслуживать свои самолеты в Восточном и Западном регионах, а также на Среднем Западе. Предлагая операторам больше вариантов, мы можем повысить наш уровень обслуживания».

Самолеты, на которые распространяется действие сертификата, выданного центру компании Gulfstream в Аплтоне Управлением гражданской авиации Китая, включают модели G550, G450, GV, GV-SP, GIV, GIV-SP и G200 компании Gulfstream, а также Hawker Beechcraft 800XP/850XP/900XP.



Центр в Аплтоне пополнил список центров технического обслуживания, одобренных в Нигерии, в который уже входят центр компании Gulfstream в Саванне и центр компании Gulfstream в Лутоне, Англия.

Сертификат, выданный центру компании Gulfstream в Аплтоне Управлением гражданской авиации Нигерии, распространяется на все самолеты Gulfstream, самолеты Bombardier Challenger 600 и 5000/Global Express, модели Dassault Falcon 50, 900 и 2000, а также модели Hawker Beechcraft 800, 850XP и 700.

Центр компании Gulfstream в Аплтоне является ремонтной базой, сертифицированной Федераль-

ным управлением гражданской авиации США и Европейским агентством авиационной безопасности в соответствии с требованиями части 145, что предоставляет более чем 700 сотрудникам центра технического обслуживания возможность обслуживать самолеты, зарегистрированные на территории США и стран Европейского Союза. Центр компании Gulfstream в Аплтоне также располагает разрешениями государственных органов гражданской авиации Бермудских островов, Канады и Саудовской Аравии.

В 2011 году сотрудники центра в Аплтоне обслужили 330 самолетов как в самом центре, площадью 275 000 кв. футов, так и в полевых условиях.



В Сочи будет все спокойно

На время Олимпийских игр в Сочи половина Краснодарского края с прилегающей акваторией, а также часть Ставрополя и Карачаево-Черкессии будет жестко ограничена для полетов. Это следует из проекта указа президента, который подготовили Минтранс и ФСО.

На время проведения Олимпиады в Лондоне площадь зоны ограничений над городом составила порядка 13 тыс. кв. км., а на запретной зоне – около 2 тыс. кв. км. Ограничительные меры установлены на месяц – с 14 июля по 15 августа. В России к вопросу подошли фундаментальнее. Несмотря на то, что расписание самих Олимпийских и Паралимпийских игр охватывает период с 7 февраля по 16 марта (с 7 по 23 февраля – Олимпийские игры, с 7 по 16 марта – Паралимпийские), запреты и ограничения вводятся более чем на четыре месяца – с 7 января по 16 апреля.

С другой стороны, Кавказ не Лондон. Поэтому зона ограничения полетов над Краснодарским краем составит порядка 104 тыс. кв. км. Включено практически все побережье Черного моря: от Керчи до границы с Абхазией, включая акваторию. На севере граница захватывает город Кропоткин, Краснодар. На востоке проходит на границе со Ставрополем и Пятигорском и заканчивается на юге на границе с Грузией и Абхазией. На этой территории полеты воздушных судов вне расписания выполняются с разрешения руководителя оперативного штаба по обеспечению безопасности при проведении Олимпийских игр. Кроме того, на территории самих олимпийских объектов в районе Красной Поляны будет введена запретная зона, размером в несколько тысяч квадратных километров, с более жестким режимом.

По словам представителей Межрегионального управления по организации воздушного движения

авиационно-космического поиска и спасания Росавиации (ОВД и АКПС) в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах, указ президента не повлияет на крупных и чартерных авиаперевозчиков – только на полеты частников. «На период проведения Олимпиады в Лондоне посажена на землю вся малая авиация. У нас пока идет подготовка, и рассматриваются разные варианты», – сказали «Известиям» в ведомстве.

«Необходимые меры безопасности оговорены в Олимпийской хартии. Страна, проводящая Олимпиаду, обязуется принять все необходимые меры», – объясняет Анна Кокорева, эксперт «Инвесткафе». В сочинском оргкомитете «Известиям» не ответили на вопрос о создании штаба по безопасности, однако уточнили, что система безопасности Игр разработана вместе с международными экспертами и соответствует требованиям для мероприятий такого уровня. Однако подобные запреты неадекватны, считает Дмитрий Шаповалов, глава подмосковного отделения Межрегиональной организации пилотов и владельцев воздушных судов.

– Власти делают так, как понятно большинству людей, но не так, как удобно авиаторам. Это все равно, что запретить въезжать на территорию Краснодарского края на частном транспорте на целых четыре месяца. У меня есть самолет и я хотел прилететь на нем на Олимпиаду, но меня считают террористом, что крайне обидно, – комментирует Шаповалов. Он также указал, что в отличие от Англии, где для получения разрешения достаточно подать план на полеты и иметь включенный транспондер (устройство для идентификации судна), в России данная



процедура выльется в бюрократический сбор бумаг, который к тому же необязательно закончится получением разрешения.

– ФСБ может просто дать ответ, что считает полет нецелесообразным, и не пустит на Олимпиаду, – говорит Шаповалов. – Если за границей получение разрешения – формальная процедура, то у нас это будет непреодолимым барьером, и пострадают от этого крестьяне, как обычно. В планируемый период действия запретов начинается авиационная обработка сельхозугодий, и что делать сельхозавиации, вообще непонятно.

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов не исключает, что ограничения будут не настолько строгими, и частично полеты будут разрешены. Он также отметил, что у авиаторов есть полтора года до начала сочинской Олимпиады, чтобы подготовиться к предстоящим ограничениям.

По материалам Известий



Многообещающий тандем

В России в настоящее время работают порядка 30 операторов самолетов деловой авиации иностранного производства. В российский же государственный реестр внесено всего чуть выше двух десятков бизнес-джетов. Подавляющее же большинство самолетов, находящихся в управлении российских компаний, зарегистрировано за границей. Соответственно, и техническое обслуживание эти самолеты проходят в зарубежных сервис-центрах. Сегодня, по оценкам авиационных экспертов, компании, которые обслуживают свои самолеты в России, могут сэкономить до 30-35% от стоимости работ по сравнению с западноевропейскими провайдерами. Экономия происходит в первую очередь за счет меньшей стоимости нормо-часа (стоимость человеко-час в центральной Европе - 70 Евро, а в Восточной Европе - 36-40 Евро) и отсутствия необходимости перегона самолета на ТО в зарубежные центры.

И вот первый шаг по реализации проекта совместного освоения рынка технического обслуживания интерьеров бизнес-джетов предприняли компании «Авиапрестиж» и технический центр «АВКОМ Д»

Партнерское соглашение между российскими компаниями было подписано в июле текущего года. Согласно заключенному соглашению, «Авиапрестиж» будет осуществлять все виды работ, связанные с обслуживанием и ремонтом авиационных интерьеров - от мониторинга пассажирской кабины с предоставлением клиенту заключения о состоянии салона до капитального ремонта интерьера воздушного судна.

«Операторы бизнес-джетов ожидают от провайдеров ТОиР как можно больше предложений, в том числе по ремонту салона самолета. Сотрудничество с интерьерным центром позволит нам расширить пере-



Евгений Бахтин, Президент «Авком-Д» и Виталий Романюк, Гендиректор «Авиапрестиж»

чень предоставляемых услуг. Мы рады, что наряду с высококачественным линейным и базовым техническим обслуживанием мы сможем предложить нашим клиентам интерьерные работы, которые соответствуют самым высоким авиационным стандартам и сертифицированы европейским органом авиационной безопасности», прокомментировал BizavWeek Евгений Бахтин, Председатель совета директоров Центра деловой авиации «АВКОМ-Д».

По мнению Виталия Романюка, Генерального директора производственного холдинга «Авиапрестиж», российский рынок технического обслуживания обладает всем необходимым инфраструктурным потенциалом для развития. К тому же, количество самолетов деловой авиации постоянно увеличивается. По оценкам экспертов, в России в настоящее время базируется около 300 частных самолетов и, по

продолжение ►

прогнозам, к 2025 г. их число возрастет до 550–590 самолетов. Но чтобы динамично развиваться и выйти на рынок техобслуживания воздушных судов нового поколения, наиболее эффективным для центров ТОиР являются инвестиции в технологические разработки и производственные мощности. «Уверен, что клиентами «АВКОМ Д» новая услуга по ремонту интерьеров будет востребована, так как сегодня практически все операторы обслуживают салоны самолетов в Европе. Мы готовы доказать делом достойный уровень нашей работы. При этом, клиент будет иметь определенные экономические преимущества. Наша главная цель – как можно шире охватить растущий российский рынок ТОиР. Все самолеты, которые эксплуатируются российскими авиакомпаниями, должны проходить ТОиР в нашей стране», - резюмирует г-н Романюк.

В успех нового проекта верит и Андрей Шнырев, И. о. Директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ. «Технические центры «АВКОМ Д» и «Авиапрестиж» привносят в Россию не только новую культуру обслуживания самолетов деловой авиации, но и современные авиационные технологии, создают рабочие места и «выращивают» высококвалифицированный персонал, тем самым сохраняют высокотехнологичный рынок и поддерживают транспортную независимость страны», поделился своим мнением г-н Шнырев.

На основе мониторинга специализированный центр «Авиапрестиж» готов предложить операторам бизнес самолетов:

- выполнение и ремонт элементов салона самолета на высоком качественном уровне с оформлением всех необходимых документов во время проведе-



- обслуживания базового, периодического тех. обслуживания на базе «АВКОМ Д»;
- обеспечить мелкий ремонт в процессе эксплуатации воздушного судна без необходимости организации продолжительной стоянки;
- обеспечить поставки необходимых компонентов и материалов для ремонта и восстановления интерьера.

Центр ТОиР «АВКОМ-Д» - единственная в России и СНГ компания, сертифицированная для выполне-

ния всех форм технического обслуживания самолетов Hawker-125-700/800, King Air 300, Cessna-525 (CJ) в соответствии с российскими, европейскими и американскими нормами. Компания обладает ангарными помещениями общей площадью свыше шести тысяч квадратных метров, способными принять на обслуживание одновременно до 6 воздушных судов. По характеру работ, выполняемых провайдером, можно их разделить следующим образом: оперативное ТО - 20%, базовое ТО - 65%, замена двигателей - 10%, остальное - 5%.



Бизнес-джеты зовут в Ростов-на-Дону

Выкупившая весной «Ростовский завод гражданской авиации №412» группа «Агроком» намерена вложить в его модернизацию порядка 1,5 млрд руб., после исполнения обязательств по действующим госзаказам РЗГА займется ремонтом и техобслуживанием частных самолетов, составив единый комплекс с ростовским аэропортом.

Сейчас авиаремонтный завод специализируется на ремонте и техобслуживании самолетов АН-12–26 и Ту-134, а после модернизации его планируется перевести на обслуживание самолетов бизнес-авиации.

«У предприятия достаточно большой потенциал - сегодня много обеспеченных россиян отправляют собственные самолеты на мелкий и текущий ремонт в Европу и США. Самолеты бизнес-класса можно было бы обслуживать у нас. Почему бы не оставлять такие заказы в Ростове?» - говорит основатель «Агрокома» Иван Саввиди. «Мы довольно долго, с 2006 года, шли к тому, чтобы приобрести завод. Благодаря этому приобретению можно говорить о целом комплексе: имея аэропорт и РЗГА №412, мы могли бы привлекать владельцев самолетов относительно умеренной стоимостью стоянки плюс ангарное хранение, техническое обслуживание, сервис, топливо - т.е. речь может идти о так называемом пакетном предложении».

По его словам, завод качественно обслуживает Ту-134, он прекрасно справится и с «Боингами» - вопрос только в оснастке и кадрах. В настоящее время на заводе работают около 1 тыс. человек, которые и станут «ядром» нового производства. «Кроме того, у нас есть команда технических специалистов, про-

шедших подготовку в Европе и готовых обслуживать новые модели, кого-то попробуем переманить с Таганрогского авиазавода, я рассчитываю и на бывших работников ТагАЗа. В любом случае, это будет плавное и аккуратное обновление», - подчеркнул глава «Агрокома».

По словам предпринимателя, реализация проекта возможна только при условии развития действующего аэропорта, также подконтрольного «Агрокому». «Для того, чтобы аэропорт выглядел достойно, необходимо в срочном порядке сделать капремонт взлетно-посадочной полосы. «Агроком» готов на эти цели выделить 1 млрд руб., еще \$20–25 млн - на развитие аэропортового комплекса, в результате регион получит международный стандарт по обслуживанию 3 млн пассажиров в год. Пока мне не понятно, как будут защищены инвестиции и согласны ли власти с проектом. Соответствующие запросы о будущем аэропорта мы направили в Минтранс, Минэкономразвития, Администрацию гражданских аэропортов (АГАА) - без решения вопроса в политической плоскости все инвестпроекты лишаются смысла», - говорит бизнесмен.

Иван Саввиди опасается, что планы группы может нарушить поддерживаемый властями проект нового аэропорта «Южный» - в случае его осуществления действующий, по всей видимости, придется закрыть. «Этот комплекс мы предложим в качестве альтернативы «Южному Хабу», который, по моему мнению, не нужен Ростовской области. У нас в стране демократия, рыночная экономика и свободная конкуренция - вот и посмотрим, чей проект окажется лучше», - подчеркнул Саввиди.

Эксперты считают модернизацию РЗГА вполне целесообразным бизнес-проектом, при условии, что инвесторам удастся договориться с властями. По их данным, российский парк деловой авиации насчитывает 300–500 воздушных судов, в основном это американские Gulfstream, бразильские Embraer Legacy и канадские Bombardier.

«Практически вся бизнес-авиация сосредоточена в Московском авиаузле и Санкт-Петербурге, но там высока стоимость аренды и рабочей силы. Издержки создаваемого на юге центра будут намного меньше, поэтому возможны более выгодные тарифы», - полагает глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. По его словам, единственный игрок на рынке, который имеет сертификаты и одобрения своего ремонтного производства в России - это «Авком-Д» из Домодедова.

«Отрасль (обслуживание и ремонт бизнес-джетов) развивается, перспективы колоссальные, мы загружены заказами, обслуживаем сейчас 12 судов, но к нынешнему положению дел (полной загрузке мощностей) мы шли примерно шесть лет», - говорит гендиректор «Авком-Д» Евгений Павленко. По его мнению, 1,5 млрд руб. - достаточные средства, чтобы быстро организовать такое производство.

По словам аналитика ИФК «Метрополь» Андрея Рожкова, рынок авиаперевозок постепенно перераспределяется в пользу бизнес-чартеров, в ближайшие годы данный сегмент будет расти высокими темпами. Кроме того, инвесторы вошли в проект, вероятно, уже имея предварительные договоренности и заказы от владельцев.

По материалам Коммерсантъ, Ведомости и РБК



Dexter получил в Воронеже 900 млн рублей

Сбербанк России одобрил заявку ЗАО «Авиа Менеджмент Групп» (работает под торговой маркой Dexter) на получение займа в 900 млн рублей.

«Агентство Бизнес Информации» со ссылкой на источник в банковском рынке, сообщает, что эти средства будут направлены на создание единого центра деловой и социальной (санитарной) авиации в Воронежской области. О возможности финансовой поддержки проекта в банке сообщали еще в феврале. Тогда говорилось, что вопрос будет вынесен на обсуждение кредитного комитета.

Однако у газеты «Коммерсантъ-Воронеж» другая информация об этом событии: 900 млн руб. будут потрачены на покупку самолетов Pilatus по лизинговой схеме. Исходя из рыночной стоимости Pilatus PC-12/87 в \$1,5 млн, компания может получить на выделенную кредитную линию около 30 самолетов. Стоит отметить, что в рамках федерального субсидирования Росавиация в июне текущего года как раз удовлетворила заявку «Авиа Менеджмент Групп» на покупку 16 швейцарских одномоторных турбовинтовых самолетов Pilatus PC-12/87 возрастом четыре-пять лет.

Ранее перевозчик заявлял о намерении перебазировать свой авиапарк в Воронежскую область и создать в регионе федеральный центр деловой и социальной авиации, однако пока конкретных действий руководство компании в этом направлении не предпринимало. Кроме того, источник, знакомый с ситуацией, отметил, что «увеличение авиапарка Dexter может и не иметь отношения к планам компании по развитию именно в Воронежской области».

В ЗАО «Авиа Менеджмент Групп» планы по реализации воронежского проекта комментировать от-



казались. В свою очередь, заместитель гендиректора ЗАО «Авиакомпания «Полет» Александр Карпов подтвердил интерес организации к сотрудничеству с Dexter. «Мы не отказываемся от проекта, но в последнее время никакой информации о проекте к нам не поступало», – отметил господин Карпов.

Напомним, что в июле 2011 года руководство ЗАО «Авиа Менеджмент Групп» заявило о планах по созданию в Воронежской области центра бизнес-авиации, занимающегося пассажирскими перевозками на небольшие расстояния. Предполагалось, что доставка пассажиров из близлежащих городов в воронежский аэропорт будет производиться на швейцарских маломестных самолетах Pilatus PC-12 авиакомпании Dexter. Дальнейшую перевозку пас-

сажиров планируется выполнять уже самолетами авиакомпании «Полет» - Saab-2000, Saab-340 и Ан-148. В компании заявляли, что реализация проекта позволит привлечь в Воронежскую область предпринимателей из соседних регионов. В облправительстве, в свою очередь, отмечали, что «необходимость в таком виде авиаперевозок давно назрела».

Dexter - первое российское воздушное такси, выполняет экспресс перелеты на расстояние до 2 тыс. км между любыми городами России, где есть действующие аэропорты. Надавно авиакомпания подписала соглашение с компанией VistaJet о стратегическом партнерстве, благодаря чему в парке российской компании появится до 5-и бизнес-джетов швейцарского оператора.



Avinode Business Intelligence Newsletter

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



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

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

В этом выпуске представлена следующая информация:

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

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

| Из.../В... | Германия | Великобритания | Франция | Италия | Австрия | Швейцария | Россия | другие |
|----------------|----------|----------------|---------|--------|---------|-----------|--------|--------|
| Германия | 28 | 28 | 30 | 62 | 4 | 14 | 10 | 175 |
| Великобритания | 13 | 75 | 218 | 161 | 4 | 34 | 19 | 489 |
| Франция | 33 | 188 | 246 | 248 | 11 | 94 | 217 | 617 |
| Италия | 45 | 66 | 199 | 144 | 16 | 77 | 299 | 477 |
| Австрия | 8 | 21 | 36 | 13 | 1 | 7 | 0 | 65 |
| Швейцария | 5 | 49 | 60 | 65 | 12 | 4 | 11 | 151 |
| Россия | 84 | 16 | 422 | 325 | 14 | 65 | 14 | 739 |

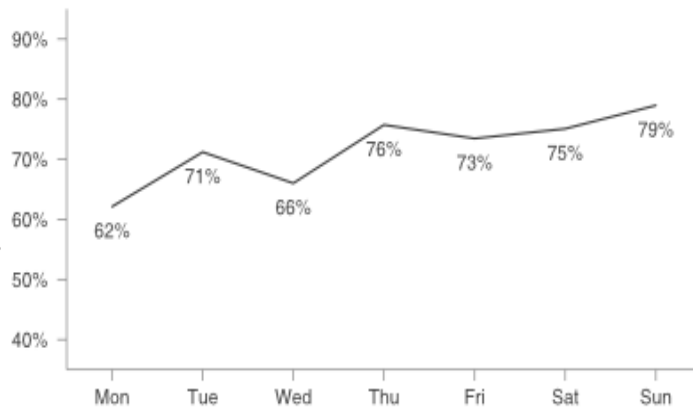
Количество Empty Legs.

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

| Из.../В... | Германия | Великобритания | Франция | Италия | Австрия | Швейцария | Россия | другие |
|----------------|----------|----------------|---------|--------|---------|-----------|--------|--------|
| Германия | 21 | 4 | 7 | 3 | 4 | 5 | 6 | 18 |
| Великобритания | 9 | 35 | 11 | 8 | 1 | 1 | 0 | 41 |
| Франция | 9 | 13 | 21 | 17 | 2 | 18 | 22 | 48 |
| Италия | 9 | 6 | 17 | 18 | 3 | 7 | 9 | 28 |
| Австрия | 3 | 0 | 2 | 4 | 5 | 3 | 3 | 14 |
| Швейцария | 6 | 2 | 12 | 10 | 4 | 3 | 1 | 16 |
| Россия | 5 | 0 | 12 | 5 | 5 | 1 | 1 | 18 |

Индекс наличия свободных самолетов

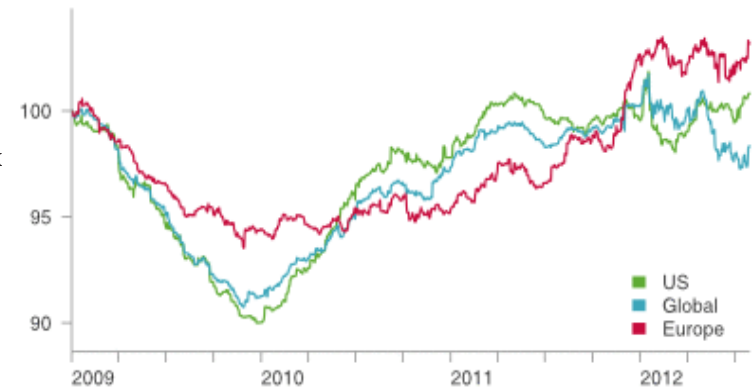
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

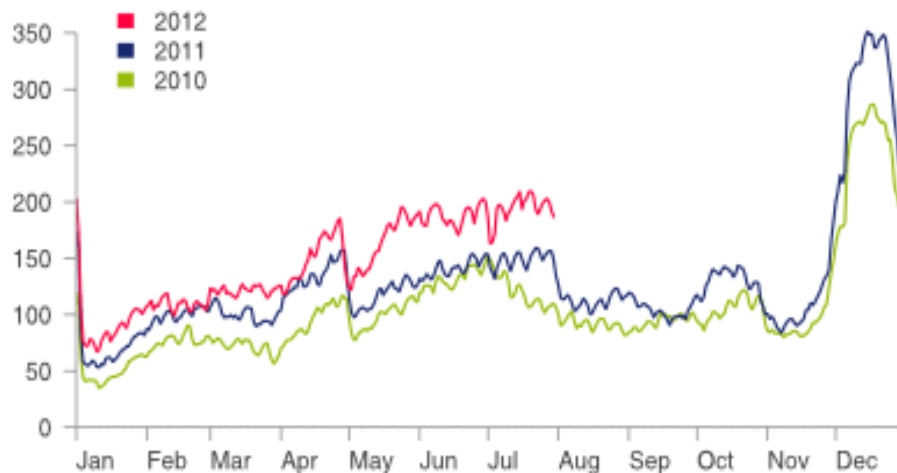
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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 | € 1 754 | € 1 712 | € 1 670 |
| Cessna Citation Excel | € 2 953 | € 2 786 | € 2 793 |
| Bombardier Challenger 604 | € 5 129 | € 4 835 | € 4 805 |

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

Стоимость рассчитана на основе 22 Cessna Citation Jet, 27 Cessna Citation Excel и 36 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные европейские маршруты.

| Место | Направление | количество запросов за месяц |
|-------|-------------------|------------------------------|
| 1 | Ле Бурже - Ницца | 226 |
| 2 | Ницца - Ле Бурже | 163 |
| 3 | Женева - Ницца | 140 |
| 4 | Лутон - Ницца | 134 |
| 5 | Ницца - Лутон | 127 |
| 6 | Ницца - Олбия | 125 |
| 7 | Лутон - Ибица | 102 |
| 8 | Канны - Ле Бурже | 99 |
| 9 | Ле Бурже - Хиерес | 98 |
| 10 | Ницца - Ибица | 90 |

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.