

Несмотря на реальные или мнимые трудности, российские компании развиваются. И часто это происходит без лишней шумихи. И как тут не вспомнить круглый стол на Jet Expo 2012 по теме общения СМИ и отрасли деловой авиации. А поводы попадают очень интересные и значимые для нашего рынка.

Первым стоит отметить выход на зарубежный рынок отечественных компаний по ТОиР, что довольно необычно, так как российский сегмент бизнес-авиации итак не может похвастаться насыщенностью этими услугами. Тем не менее, одна из немногих российских компаний сегмента ТОиР - АВКОМ-Д, будет обслуживать бизнес-джеты из Казахстана.

Другой позитивный пример - Dexter. В этом году российская компания вышла на новый уровень, заключив соглашение с VistaJet о совместной эксплуатации бизнес-джетов швейцарского оператора. Но «старый» бизнес Dexter не собирается бросать и планирует расширить парк PC-12.

Хочется, чтобы таких информповодов было как можно больше, ведь негатива в последнее время и так более чем достаточно.



## Катастрофа G650 расследована

Если рекомендации NTSB, которые выработаны после аварии G650 2 апреля 2011, будут приняты, то это поможет улучшить безопасность летных испытаний всех авиапроизводителей

стр. 12



## Подержанные лучше

Приобретение новых самолетов зачастую является неоправданной роскошью, утверждают эксперты AviaIM Jet Trading. Гораздо выгоднее и целесообразнее стала бы покупка подержанной машины

стр. 13



## Собственный аэродром

Проект компании «АэроГео» по строительству нового аэродрома входит в заключительную стадию. Аэродром, располагающийся в 22 км от Красноярска, уже в ближайшее время станет новым домом для воздушных судов компании

стр. 14



## Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +6,68%; индекс стоимости: -1,75%

стр. 15



# АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО  
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

## Выход в Азию

Как стало известно BizavNews, в начале сентября авиационные власти Республики Казахстан признали соответствие сертификатов на выполнение технического обслуживания авиационного технического центра АВКОМ-Д соответствующими требованиям обеспечения летной годности Республики Казахстан. Это значит, что самолеты, зарегистрированные в реестре Казахстана, могут теперь проходить обслуживание в Домодедово, в ангарах АВКОМ-Д.

«Заказчикам это принесет большую выгоду – не надо направлять самолеты для техобслуживания в Европу, что исключает длинные перегоны пустого самолета; Казахстан и Россия входят в единое таможенное пространство - это также немаловажный фактор сотрудничества. Кроме того, цены в АВКОМ-Д значительно ниже, чем у европейских конкурентов при том же уровне качества», - прокомментировали BizavNews в компании.

Для АВКОМ-Д - это первый шаг на пути к работе в Центральной Азии. А недавняя авторизация компании изготовителем авионики Rockwell Collins (в ближайшем времени будут и другие одобрения) дает для этого решающие конкурентные преимущества.

Напомним, что Центр деловой авиации «АВКОМ-Д» имеет собственный инженерно-технический центр, расположенный в аэропорту Домодедово. Это предприятие первое в СНГ получило сертификат на выполнение всех видов работ по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов бизнес-авиации. Инженерно-технический центр АВКОМ-Д сертифицирован по российским и европейским авиационным нормам. Ремонт и обслуживание самолетов выполняется под контролем высококлассных инженеров, имеющих соответствующие сертификаты EASA и FAA.




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



## В Бишкеке открылся VIP-терминал

В начале октября в столичном аэропорту Бишкека – «Манас» открылся VIP-терминал. Новое современное здание предназначено для приема первых лиц государства и официальных делегаций. Малый терминал (Манас-2) расположен в 600 метрах от основного терминала «Манас» прямо по трассе, ведущей в аэропорт.

На торжество по случаю открытия терминала было приглашено около 300 человек, среди которых были члены правительства, директора местных и зарубежных авиакомпаний, руководители различных министерств и ведомств.

Терминал имеет два этажа, на которых расположены зал ожидания, таможенные и пограничные коридоры, кафе-бар, президентские и премьерские апартаменты и комнаты вип-персон. Новый комплекс оснащен гостиничными комнатами, рестораном, бассейном и сауной. Над проектом терминала трудился архитектор Юрий Смирнов, который

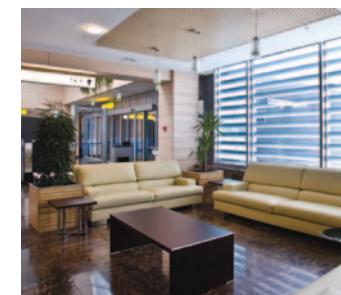


постарался придать ему оригинальный дизайн, поэтому появилась волнистая крыша, воздушные арки, стеклянные купола на крыше для естественного освещения.

По сравнению с другими впечатляющими аэропортами этот проект может показаться скромным. Впрочем, его красота связана с функциональностью и удобством. Вместе с тем, в отличие от обычных терминалов, здание аэропорта изящно и прекрасно гармонирует с окружающей природой. Дизайн здания выгодно отличается на фоне современных строений. Легкость конструкций создает впечатление, будто бы птица готовится взлететь. Широкое светлое фойе открывает пространственный обзор перрона. Ожидание рейса в новом терминале делает его приятным.

«Впечатления самые высокие, задумка была очень грандиозная, я убедился, что зал иностранных делегаций соответствует современным требованиям», - сказал один из первых посетителей терминала, руководитель аппарата правительства Нурханбек Момуналиев.

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



## Мероприятие обещает стать представительным

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации подготовила предварительную программу «I-го Балтийского форума деловой авиации: точка встречи», который состоится 25-26 октября 2012 года в г. Рига, Латвия.

### 25 октября

Конференц-день в отеле Radisson Blu Daugava

**10.00 – 10.30** Приветственный кофе-брейк.

**10.30 – 11.00** Открытие конференции.

*Анна Серержкина*, Исполнительный директор ОНАДА  
*Джим Кэннон*, Международный совет деловой авиации IBAC

*Фабио Гамба*, Директор, Европейская Ассоциация Деловой Авиации ЕВАА

*Марис Городцовс*, Генеральный директор, Агентство Гражданской Авиации Латвии

**11.00 – 12.15**

Панельная сессия «Деловая авиация – глобальная отрасль. Перспективы развития. Массовые мероприятия»

Присоединение России к Кейптаунской конвенции: новые возможности для рынка.

*Фабио Гамба*, Директор ЕВАА

Вступление России в ВТО: плюсы и минусы для всех сторон.

*Ифа О'Салливан*, Gates and Partners

Российский и европейский рынки деловой авиации: как мы видим друг друга?

*Виктор Снегирев*, Airfinance Law Counsel

Массовые мероприятия:

Олимпийские игры в Лондоне – 2012: как это было?

Летние мероприятия в Латвии – работа в Международном Аэропорту Рига

Спортивные мероприятия в России: что можно ожидать?

*Лиене Фрейвалде*, Директор департамента авиационного сервиса Международного Аэропорта Рига  
*Джейсон Хэйвард*, Генеральный менеджер, Universal Aviation UK

**12.15 – 12.30** Перерыв. Кофе-брейк.

**12.30 – 14.00** Панельная сессия «Деловая авиация в Балтийском регионе»

Развитие деловой авиации в Международном Аэропорту Рига.

*Леонид Городницкий*, Flight Consulting Group

Развитие инфраструктуры аэропортов в России: открытие терминала Пулково-3, Санкт-Петербург.  
*Сергей Пугин*, ДжетПорт СПб

Техническое обслуживание в Международном Аэропорту Рига: возможности для российских и европейских авиакомпаний.

*Лиене Фрейвалде*, Директор департамента авиационного сервиса, Международный Аэропорт Рига

Замена компонентов на арендованных воздушных судах иностранного производства.

*Норберт Штальхут*, Lufthansa Bombardier Aviation Services

**15.00 – 15.30** Презентации

Интегрированные решения для бизнес-авиации от *Jeppesen* Андреас Зиндлингер, Jeppesen.

Обеспечение связи в бизнес-авиации, *Александр Динул*, SIA "Aviation Service"

**15.30 – 16.45** Панельная сессия «Безопасность. Добровольные стандарты. Страхование»

Стандарт IS-BAO: рост и развитие.  
*Стефан ДеВольф*, Skytation

Стандарт IS-BAO: практические аспекты и необходимость внедрения.

*Джим Кэннон*, Международный совет деловой авиации IBAC

Страхование право: страхование гражданской ответственности перевозчика – новое в российском законодательстве.

*Виктор Снегирев*, Airfinance Law Counsel

Страхование в деловой авиации: практический опыт. Представитель, АльфаСтрахование

**16.45 – 17.00** Подведение итогов, окончание работы

**20.00** вечерний прием от ОНАДА

### 26 октября

**12.00** – выезд из отеля Radisson Blu Daugava в

Международный Аэропорт Рига

-посещение ВИП центра аэропорта

-посещение FBO Capital Handling

-посещение ангара FBO Capital Handling

-champagne reception и презентация в FBO Capital Handling Business Aviation Terminal

**15.00** – выезд из Международного Аэропорта Рига  
Обзорная экскурсия по Старой Риге.



## От Pilatus до Challenger 605

Как стало известно BizavNews, уже в конце октября текущего 2012 года компания Авиа Менеджмент Групп, работающая на рынке под брендом Dexter, планирует получить первые два самолета Bombardier Challenger 605. Эти бизнес-джеты будут эксплуатироваться в рамках подписанного в июне 2012 года с компанией VistaJet соглашения о совместной эксплуатации иностранных самолетов под флагом Dexter. В настоящее время перевозчики заканчивают консультации по юридическим и техническим аспектам совместной эксплуатации самолетов. Новые бизнес-джеты будут базироваться в московском аэропорту Внуково-3.



До сих пор VistaJet не занималась прямыми продажами своих услуг в России, а продавала рейсы через брокерские агентства. При этом зарубежный перевозчик может выполнять рейсы только на международных маршрутах. В партнерстве с Dexter компания VistaJet получит доступ на внутрисоссийский рынок деловых перевозок. По подобной схеме оператор уже работает на китайском рынке, здесь партнером выступает Beijing Airlines, подразделение деловой авиации авиакомпании Air China.

Кроме этого, в российской компании также сообщили об успешном продвижении работы по приобретению в лизинг 10 самолетов Pilatus PC-12, которые будут куплены на вторичном рынке. Согласно постановлению правительства от 30 декабря 2011 года №1212, государство готово субсидировать 20,45 млн. рублей за покупку каждого самолета не старше четырех лет вместимостью от четырех до 10 человек. То есть для Dexter размер скидки может составить около 20% от стоимости покупки. Впрочем, средства федерального бюджета выделяются только при условии, что авиакомпания в течение не менее 5 лет будет выполнять на этом самолете внутренние региональные и местные перевозки. В случае реализации этой сделки парк компании вырастет до 18 самолетов PC-12, что по расчетам владельцев компании сделает проект рентабельным.

Как сообщили BizavNews в компании, в настоящее время в Росавиации на финальной стадии рассмотрения находится заявка, поданная Dexter. В случае положительного результата, до конца года компания приобретет и введет в эксплуатацию первые самолеты Pilatus PC-12. Уже определены лизингодатели, и представители Dexter выбрали конкретные самолеты.



**Bell Helicopter**  
A Textron Company





**Jet Transfer**  
RUSSIA AVIATION

**INDEPENDENT  
REPRESENTATIVE**

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

## NetJets Европе планирует сокращение

Несмотря на заявленный рост объема перевозок (по итогам 2011 года и двум кварталам текущего года) и увеличение количества типов самолетов (в декабре компания приступает к эксплуатации Bombardier Global 6000), компания NetJets Europe планирует сократить количество пилотов на треть. Как комментируют в компании, основными причинами так называемых «добровольных» увольнений стали уменьшение спроса на услуги долевого оператора и снижение интереса к jet cards.



В настоящее время специалисты компании уже начали процесс консультаций с летными составами по добровольному увольнению с выплатой денежных компенсаций, предусмотренных трудовым договором. Такая же ситуация наблюдалась и в 2009 году, когда в разгар финансового кризиса компания также повела массовое сокращение летного состава. Тогда компания предлагала несколько вариантов «рассставания» с пилотами: увольнение, долгосрочные и краткосрочные отпуска, работа по совместительству и неполный рабочий день. В 2009 году из 1046 пилотов «пострадали» всего 87.

В компании не сообщают, о каком количестве пилотов идет речь в этот раз. Однако, как отмечают аналитики рынка близкие к проблеме, речь идет о 650 пилотах, которые так или иначе попадут под программу сокращения (начиная от снижения заработной платы и заканчивая увольнением).

## На Citation X по цене первого класса

В начале следующего месяца (ноябрь 2012 года) американский оператор Jetset запускает новый проект по продажам мест в бизнес-джетах для полетов внутри США. Согласно опубликованным данным, ежемесячные сборы начинаются с \$2300, которые позволяют участникам программы выполнять 10 рейсов туда и обратно в течение календарного года, в результате чего стоимость полета практически равна стоимости полета первым классом регулярных авиалиний. В качестве основного самолета, который будет осуществлять рейсы в рамках программы, был выбран Cessna Citation X.

В рамках новой программы клиенты платят фиксированную ежемесячную плату за 12-месячный период, что позволяет им бронировать места в самолете (10 рейсов туда и обратно в год) без каких-либо дополнительных условий со стороны компании. При этом Jetset вправе изменить лишь оператора. Но в компании говорят о том, что все операторы, задействованные в программе, будут соответствовать стандартам Wyvern или Argus.

Компания планирует начать полеты с 1 ноября из

40 городов США, хотя клиенты также будут иметь возможность летать в более чем 500 направлений в США уже в недалеком будущем. В компании расширять географию полетов планируют после того, как смогут собрать пул из 1100 – 1500 членов. При этом в компании отмечают, что рентабельность новой программы будет достигнута при средней заполняемости в 3,8 пассажира на каждый рейс.

Также клиентам будут доступны и другие пакеты. Например, корпоративный пакет предусматривает ежемесячную плату в \$2350 (те же 10 рейсов туда и обратно за календарный год, в пункты назначения в пределах 1750 км). А при абонентской плате в \$3995 клиенты летают на расстояния до 2250 км и за \$5550 – по всей континентальной части США.

Также специальные цены предусмотрены и для «гостей» клиента. Для них стоимость перелета будет составлять от \$1250 до \$2000 за рейс, но с условием полета держателя пакета. А при наличии корпоративного пакета, наличие на борту «владельца» не обязательно (владелец передает права на перелет третьему лицу).



## Сентябрьский спад

По данным немецкой компании WINGX Advance, в сентябре 2012 года продолжилась тенденция спада активности бизнес-авиации в Европе, которая наблюдается с начала года.



Согласно данным, приведенным в отчете, количество выполненных рейсов в сентябре 2012 года сократилось на 5,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Самым «провальным» месяцем по этому показателю оказался май, когда данный показатель упал до 6,2%. Серьезное падение по регионам наблюдалось в Италии (-13%), однако были и страны, в которых в этот период был зафиксирован и рост. Так, в Турции трафик в сентябре вырос на 6,6%. По осторожным прогнозам аналитиков компании, до конца года данный тренд сохранится, и 2012 год европейские операторы закроют на отметке -4,3% – 5,2%.

Специалисты WINGX Advance приводят в качестве доводов многочисленные причины столь удручающих цифр, главной из которых является усугубление кризиса в странах ЕС и очень вялое восстановление европейского рынка бизнес-перевозок.

[Полный отчет](#)



## В Аммане прошел региональный форум бизнес-операторов

В понедельник 1 октября 2012 года в Иордании (курорт Мертвого моря Швеймех) при поддержке Ассоциации деловой авиации Ближнего Востока (МЕВАА) и Ayla Aviation Academy прошел первый региональный форум. Среди обсуждаемых вопросов были наиболее важные для развития бизнес-авиации, в Иордании в частности, и в регионе в целом, включая проблемы местного законодательства, лимитирующее использование воздушного пространства, развитие сети аэропортов по обслуживанию самолетов деловой авиации, необходимость сокращения «серого» рынка деловой авиации и ряд других не менее важных вопросов.

Практически все без исключения выступающие сосредоточились на самой главной теме – теме инвестиций в сегмент бизнес-авиации. Так, по мнению главы Ayla Aviation Academy Марвана Аталла, комплексное развитие бизнес-авиации в ряде стран действительно очень важно для национальных экономик. Исследования, проведенные МЕВАА, наглядно показывают, что развитие этого направления напрямую влияет и на количество новых рабочих мест. «Посмотрите, ведь только при организации одного рейса во всем процессе задействовано около 100 человек, начиная от бронирования билетов и заканчивая техническим обслуживанием самолетов. В тех же странах, где мы еще год назад наблюдали тоталитарные режимы, бизнес авиация вообще была под запретом. «Арабская весна» действительно открыла новые возможности для развития бизнес-перевозок в таких странах как Ливия, Йемен, Тунис и ряде других. Теперь же, с развитием демократических институтов (мнение г-н Аталла прим. ред.), в эти страны региона в ближайшее время хлынут инвестиции в различные проекты, и в этом случае бизнес-авиация действительно станет незаменимым инструментом в развитии деловых отношений», - считает г-н Аталла.



Однако для того, чтобы реализовать столь желаемые планы, необходимо уже сейчас формировать комплексную площадку для успешного развития бизнес-авиации. Очень много спорных вопросов в «местных» законодательствах, которые зачастую и регламентируют деятельность бизнес-операторов в целом. Зарубежным инвесторам необходимы гарантии безопасного ведения бизнеса в некоторых странах региона, и желательно гарантии государственные. Практически с нуля в некоторых регионах придется создавать аэропортовую инфраструктуру и обучать персонал. И, несмотря на то, что в целом в регионе ключевые показатели бизнес-авиации (трафик и покупка самолетов) находятся в зеленой зоне, оперативных вопросов, которые необходимо решать в кратчайшие сроки, предостаточно.

Именно по этому, как надеются участники форума, этот вопрос будет поднят еще раз, но на более высоком уровне, уже в декабре 2012 года на главном региональном событии – выставке МЕВА 2012, которая пройдет в Дубай с 11 по 13 декабря текущего года.



## Быстро нашли замену «ТУшкам»

Не прошло и трех месяцев после сообщения о том, что Польша выставляет на торги три самолета правительственного авиаотряда, в том числе самолет-двойник разбившегося в 2010 году борта президента Леха Качиньского, как к услугам польских чиновников национальный перевозчик предоставил два самолета Embraer 175LR.

В настоящее время авиакомпанией LOT-Polish Airlines выделены два самолета Embraer 175LR (2009 и 2010 года выпуска) вместе с экипажами и обслуживающим персоналом. Embraer 175LR (ERJ-170-200LR) способен совершать беспосадочные полеты на расстояние до 3889 км. При этом никаких преференций высшим должностным лицам сделано не было. Салон самолета имеет моноклассную компоновку бизнес-класса.

Как и предполагалось ранее, 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, организацию рейсов подобного уровня и доминирование гражданского Правительства над военной инфраструктурой.

Основной причиной отказа от российской техники эксперты считают опубликования результатов расследования и признание Польшей своей вины в катастрофе, за которыми последовал ряд мер, включающих не только расформирование правительственного авиаотряда, но и увольнение полтора десятка высокопоставленных офицеров Министерства обороны и ВВС Польши. Кроме этого, правительство решило передать функцию обеспечения перевозок руководства страны от военных в гражданскую авиацию.

## Avcon Jet покупает очередной Legacy 600

Как стало известно BizavNews, австрийский оператор Avcon Jet приступил к эксплуатации очередного самолета Embraer Legacy 600 (бортовой номер OE-IMW). Самолет был приобретен на вторичном рынке (2008 год выпуска) и ранее эксплуатировался словенской компанией Linxair (S5-ALA).

По некоторым данным, новое воздушное судно будет базироваться в Москве. В течение 2011-2012 годов Avcon Jet заметно усилил свои позиции на российском и украинском рынках. Как комментируют в компании, спрос на услуги перевозчика в этих регионах стабильно растет. Благодаря гибкой ценовой политике и наличию во флоте различных типов бизнес-джетов, компании удалось сформировать пул постоянных заказчиков. Также для удобства своих клиентов Avcon Jet значительно увеличивает число воздушных судов в аэропортах Киева и Москвы.

Так, например, количество воздушных судов, которые базируются в Киеве, в настоящее время составляет пять самолетов: два Gulfstream G150, два Embraer Legacy 600 и один Dassault 2000EX. Столь внушительный флот присутствует и в московском аэропорту Внуково-3. В настоящий момент московским клиентам Avcon Jet доступны четыре самолета: Bombardier Global 5000, Bombardier Challenger 850 и Challenger 300, а также ультрадальний Gulfstream 550. В обеих столицах компания имеет офисы продаж.



*Новое приобретение Avcon Jet еще в раскраске Linxair*

Напомним, что в сентябре текущего года Avcon Jet начала эксплуатацию в интересах российского клиента очередного самолета Challenger 300 (аэропорт базирования – Вена).

Всего же в парке перевозчика на данный момент 16 воздушных судов. В аэропорту Вены, где находится штаб-квартира перевозчика, в основном сосредоточен флот легких и средних бизнес-джетов типа Cessna Citation CJ2+, CJ3, Excel и XLS, а также Hawker 750.

В качестве дополнительных услуг компания предлагает финансирование и менеджмент воздушных судов, приобретение и продажу самолетов, консалтинг и управление активами.





## Jet Aviation поставил в СНГ ACJ319

Jet Aviation Basel, крупнейший игрок на европейском рынке комплектации бизнес-джетов, сообщил о поставке очередного самолета ACJ319 клиенту из СНГ. Как обычно, компания не разглашает имя заказчика.

Тем не менее, компания сообщает, что интерьер самолета был специально разработан дизайн-ателье Pegasus Design с учетом всех требований клиента. Особенностью данного интерьера стало применение эксклюзивных компонентов в оформлении салона (редкие листовые породы, специальная отделка кожей, и т.д.) в сочетании с современными элементами отделки (специально разработанное «объемное» освещение).

«В настоящее время мы имеем достаточно много предварительных соглашений на переоборудование салонов и разработку новых интерьеров как на «зеленых» лайнерах, так и на уже эксплуатирующихся. Безусловно, основным нашим партнером является компания Studio E/motions, однако принимая заказы от различных клиентов, включая азиатский регион, мы активно сотрудничаем с дизайн-ателье, которые уже имели опыт работы с клиентами из этих регионов и знают всю специфику проектирования новых интерьеров», комментируют в Jet Aviation Basel.

В настоящее время Jet Aviation Basel является одним из самых крупных игроков на рынке переоборудования самолетов. Сейчас в компании работает более 1600 человек, которые трудятся в собственном техническом центре в Базеле, где выполняются практически все работы. Jet Aviation Basel имеет сертификаты на выполнение работ на самолетах нового поколения Airbus A380 и Boeing 747-8, а также Airbus ACJ319, ACJ320, ACJ330, ACJ340 и Boeing B737, B757, B767, B747-400.



## Cessna успешно продает Citation CJ

Компания Cessna Aircraft продолжает успешно продавать самолеты семейства Citation CJ на североамериканском рынке. Вслед за недавно подписанным контрактом с канадской компанией AirSprint (договор на поставку девяти самолетов Citation CJ2+), Cessna сообщает об очередной сделке по продаже 15-ти самолетов Citation CJ3 американскому оператору JetSuite. Первые самолеты ожидаются уже в текущем месяце, с 19 ноября первый бизнес-джет поступает в коммерческую эксплуатацию.

Первоначально самолеты будут задействованы для полетов между Нью-Йорком и популярными направлениями во Флориде, включая Уэст-Палм-Бич, Бока-Ратон и Неаполь. В компании обещают, что стоимость перелета в эти аэропорты не будет превышать \$11000, что по мнению представителей JetSuite существенно ниже, нежели у конкурентов. При этом при заказе новых бизнес-джетов была сделана ставка на комфорт. Салоны семиместных Citation CJ3 будут иметь принципиально новые комфортабельные кресла и бесплатный Wi-Fi. В компании надеются, что уже в течение первого года эксплуатации новых самолетов JetSuite удастся охватить практически всю восточную часть североамериканского континента, от Восточной Канады до стран Карибского бассейна.

Как прокомментировал глава JetSuite Алекс Уилкоккс, основной причиной покупки новых самолетов, как ни странно, стали пожелания клиентов. «При выборе нового воздушного судна мы исходили из соображений дальности и комфортности. Citation CJ3, имеющий дальность полета свыше 3400 км и скорость в 772 км/ч, идеально подходит не только под географию наших полетов, но и соответствует желаниям заказчиков по комфорту. Второй фактор для нас был также наиболее важным, и поэтому мы заказали специальные кресла и сделали бесплат-



Пока основу парка оператора составляют Phenom 100

ный Wi-Fi. Наши самолеты имеют шестиместную конфигурацию салона, но при необходимости есть возможность для размещения и дополнительного пассажирского кресла», - комментирует г-н Уилкоккс. Цена самолета в стандартном исполнении составляет \$7 487 000.

В настоящее время парк JetSuite состоит исключительно из четырехместных самолетов Phenom 100 производства компании Embraer (13 самолетов).

Citation CJ3 производится с декабря 2004 года компанией Cessna Aircraft на общей производственной линии, совместно с CJ1+, CJ2+, в Вичита, штат Канзас. CJ3 является продолжением линейки Citation - это фактически удлиненная версия самолета Citation CJ2+ с более мощным двигателям Williams, увеличенным размахом крыла и продвинутой авионикой Rockwell Collins. По состоянию на май 2012 года компания поставила 362 самолета, 84 из которых эксплуатируются в Европе.



## Embraer снижает темп

Embraer сообщил о поставках своих деловых самолетов в третьем квартале 2012 года. В третьей четверти этого года производитель передал заказчикам 13 самолетов представительского класса: 11 легких (5 Phenom 100 и 6 Phenom 300) и два больших (1 Legacy 650 и 1 Lineage 1000). Годом ранее за тот же период компания поставила 18 самолетов (17 легких и 1 большой).

За первые девять месяцев 2012 года Embraer поставил в общей сложности 46 самолетов представительского класса: 40 легких и 6 больших бизнес-джетов. А за первые три квартала прошлого года производитель изготовил 49 бизнес-джетов – 43 легких и 6 больших.

Компания старается расширить географию продаж своих деловых самолетов и выходит на перспективные рынки. Так, недавно Управление гражданской авиации Филиппин (Civil Aviation Authority of the Philippines - CAAP) выдало Embraer сертификат типа на самолет Phenom 300. В компании весьма позитивно восприняли эту новость. По словам представителей Embraer, в настоящее время в мире эксплуатируется более 300 самолетов семейства Phenom (модель 100 и 300), и динамика развития рынка Азиатско-Тихоокеанского региона позволит компании в будущем занять свою нишу в сегменте легких и сверхлегких бизнес-джетов. В настоящее время Phenom 300 сертифицирован более чем в 40 странах, среди которых Индонезия, Австралия, Дания, Франция, Марокко, Великобритания, ЮАР, ОАЭ и др.

Кроме того, недавно был разработан еще один вариант конфигурации салона данного самолета, предусматривающий установку одного двухместного дивана, что расширяет возможности выбора для заказчиков и соответствует их потребностям.

## Legacy 500 предстал в «цвете»

Компания Embraer публично продемонстрировала журналистам свой новый среднеразмерный бизнес-джет Legacy 500 в «цвете». Он был покрашен на заводе компании и готовится к долгожданному первому полету, назначенному на конец этого года. В настоящее время производитель уже изготовил два прототипа 12-местного самолета, третий находится на этапе окончательной сборки. Все самолеты будут участвовать в программе летных испытаний.

Перенос летных испытаний на более позднее время (первый полет был запланирован на конец 2011 г) был связан с проблемами электродистанционной системы управления (из-за обнаруженных аномалий в процессах валидации и фиксации сигнала в электронных блоках, являющихся промежуточным звеном между электродистанционной системой управления (ЭДСУ) и гидравлическими приводами управляющих поверхностей), которая поставляется компанией Parker Aerospace.

При продвижении и продажах своих новых средних бизнес-джетов Legacy 500 и Legacy 450 бразильский производитель считает ключевым преимуществом как раз применение на этих самолетах ЭДСУ. Никогда прежде производители не применяли ЭДСУ для управления основными поверхностями у воздушных судов стоимостью ниже \$ 40 миллионов.

Производитель планирует сертифицировать Legacy 500 и ввести его в эксплуатацию в четвертом квартале 2013 года или в начале 2014 года.



Самолет Legacy 500, как и его меньший брат Legacy 450 (занимает промежуточную нишу между средним и легким классом), представляет собой совершенно новую разработку, и они унифицированы между собой на 95%. На самолеты устанавливается авионика Pro Line Fusion компании Rockwell Collins; кроме того, они имеют электродистанционную систему управления (fly-by-wire). Впервые ЭДСУ появится на самолетах такой размерности и ценовой категории. Практическая дальность полета Legacy 500 с двумя пилотами и четырьмя пассажирами на борту составит 3000 морских миль (5500 км), максимальная высота полета — 45000 футов (13,7 тыс. м), крейсерская скорость — 0,82М.

Каталожная стоимость Legacy 500 заявлена на уровне 18,4 млн. долл.



## Конверсия по-американски

На беспрецедентный шаг пошло руководство военно-воздушной базы March Air Reserve Base в Калифорнии. В 2014 году здесь будет открыт новый аэропорт по обслуживанию рейсов бизнес-авиации с трафиком в 4000 взлетно-посадочных операций в год, причем эту цифру планируют удвоить к 2025 году. Уже известно, что будет построен новый терминал общей площадью в 5000 кв. футов и перрон со стоянками и ангарным комплексом (150 000 кв. футов). При этом аэропорт будет иметь статус совместной эксплуатации. В настоящее время уже утвержден план строительства, и проект находится в стадии поиска инвесторов. По оценкам экспертов стоимость нового авиационного центра составит \$6 млн., и в настоящее время сразу несколько компаний подали свои предложения.

Аэродром March Air Reserve Base и раньше работал с бизнес-джетами (начиная с 2008 года), однако на согласование планов полетов уходило достаточно много времени, и популярность аэродрома была далека от «идеальной». Причем набор предлагаемых услуг сводился всего-лишь к навигационному обеспечению и заправке топливом. Основными преимуществами аэродрома являются длинная взлетно-посадочная полоса в 13,300 футов (4050 метров) и собственная топливная база. В настоящее время на территории авиабазы базируются военно-транспортные самолеты С-17, однако военные обещают, что плановые и учебные полеты никак не повлияют на полеты гражданских самолетов.

Военные не скрывают, что основной причиной, побудившей начать соседство с бизнес-авиацией, стал дополнительный финансовый поток, который в частности будет распределяться через военное ведомство непосредственно на March Air Reserve Base.

## Аварийность растет

В течение первых девяти месяцев 2012 года увеличилось количество аварий с участием деловых самолетов, зарегистрированных как в США, так и за их пределами, по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Согласно данным, подготовленным AIN, общее число происшествий с американскими бизнес-джетами несколько увеличилось - с 21 в первых трех кварталах 2011 года до 23 за тот же период этого года. Количество катастроф со смертельным исходом также увеличилось - одно ЧП в прошлом году и четыре в этом, и количество жертв также выросло, с четырех в прошлом году до 17 в этом году. Причем все аварии со смертельным исходом, как в прошлом так и в этом году, произошли в частных полетах по part 91.

Количество авиационных происшествий с незарегистрированными в США бизнес-джетами также увеличилось по сравнению с аналогичным периодом - с трех в 2011 году до пяти в этом году. При этом число жертв в этом году значительно меньше. В этом году погибло всего два человека в одной катастрофе частного самолета, в то время как в прошлом году в пяти катастрофах с корпоративными самолетами погибло 68 человек (45 из них - х/к «Локомотив» под Ярославлем).

Между тем, зарегистрированные в США турбовинтовые самолеты показали снижение аварийности. В первые девять месяцев этого года, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, количество погибших стало в два раза меньше - 16 в прошлом году и 8 в этом. Все три аварии со смертельным исходом в 2012 году произошли с частными самолетами (part 91), в то время как в прошлом году с такими самолетами произошло только пять из семи ката-

строф. Две других аварии со смертельным исходом зафиксированы с воздушными судами, летающими в соответствии с part 135 (коммерческие чартеры). Для турбопропов, зарегистрированных за пределами США, в этом году ситуация складывалась не так хорошо, как у американских коллег. За первые девять месяцев этого года было зафиксировано почти в два раза больше авиационных происшествий по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. С неамериканскими турбовинтовыми самолетами с начала 2012 года произошло 20 аварий и зафиксировано 33 смертельных случая по сравнению с 11-ю авариями и 28-ю погибшими за тот же период 2011 года.



## Катастрофа G650 расследована

2 апреля 2011 года будет отмечено для компании Gulfstream черным цветом. В этот день в Розуэлле, Нью-Мексико, при испытаниях новейшего флагмана G650 на отказ одного двигателя при максимальном взлетном весе потерпел катастрофу опытный G650 N652GD, при которой погибли четыре испытателя.

Национальный комитет по безопасности на транспорте США (NTSB) в среду 10 октября 2012 обнародовал результаты расследования этого авиационного происшествия. Причиной катастрофы следователи назвали сваливание самолета на правое крыло (в испытаниях в качестве «отказавшего» был правый двигатель) и последующее столкновение с поверхностью ВПП.

По мнению следователей, эта авария произошла из-за плотного графика сертификационных испытаний и стремления компании следовать этому графику. Именно это не позволило учесть данные, полученные в предыдущих двух полетах этого теста. А суть его состоит в том, чтобы зафиксировать минимальную скорость самолета, необходимую для подъема на высоту 10,7 м (35 футов) при работе одного двигателя и при максимальном взлетном весе. Этот параметр определяет минимальную взлетную дистанцию и соответственно доступ к аэродромам с небольшими ВПП. В двух предыдущих подобных испытательных полетах наблюдался самопроизвольный крен самолета, что при должном внимании позволило бы рассчитать безопасный угол тангажа.

Скорее всего, инженеры предположили, что эти колебания связаны с «воздушной подушкой» или эффектом экрана, который возникает при полете самолета на высоте менее величины размаха крыльев и что делает полет неустойчивым.

К тому же, инженеры Gulfstream пытались решить задачу уменьшения скорости отрыва частично за счет увеличения угла тангажа. Но, судя по всему, они не смогли правильно рассчитать необходимый угол, при котором не возникнет срыва потока с крыла и потери подъемной силы. А не зная величины критического угла тангажа и выйдя за пределы безопасного угла атаки, экипаж не смог предотвратить сваливания самолета и касания правым крылом земли. Надо отметить, что это испытание является самым сложным в программе сертификационных испытаний.

После катастрофы компания Gulfstream предприняла ряд мер по усилению безопасности во время летных испытаний и ввела новую штатную единицу по авиационной безопасности. Этот специалист (Томас «Тома» Хафф (Thomas «Tom» Huff), отставной летчик-испытатель ВМС США) подчиняется напрямую президенту компании и отвечает за комплексную программу авиационной безопасности, которая охватывает все полеты Gulfstream, включая экспериментальные и заводские летные испытания, демонстрационные полеты и корпоративные рейсы.

По итогам расследования NTSB сделала ряд рекомендаций для FAA и производителей авиатехники по процедурам проведения летных испытаний. Если рекомендации NTSB будут приняты, то это поможет улучшить безопасность летных испытаний всех авиопроизводителей.



[Полный доклад по катастрофе G650](#)

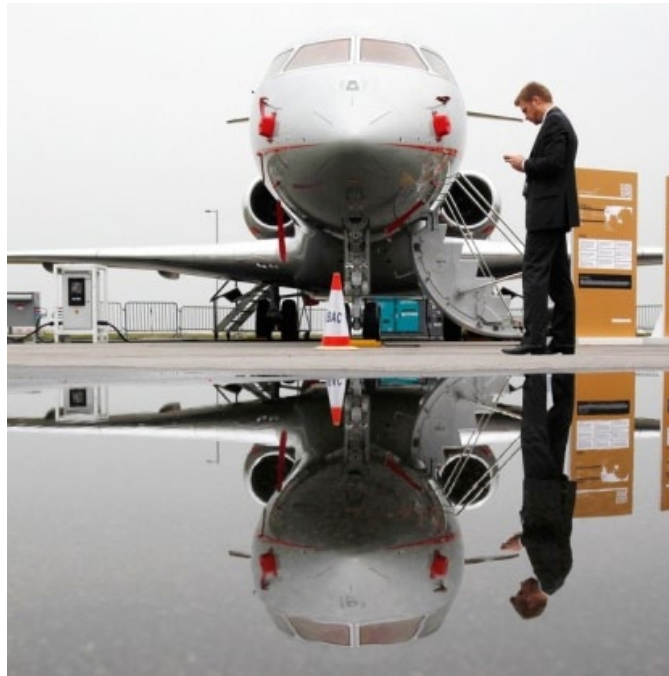


## Подержанные лучше

Приобретение новых самолетов зачастую является неоправданной роскошью, утверждают эксперты AviaIM Jet Trading. Гораздо выгоднее и целесообразнее стала бы покупка подержанной машины. По мнению экспертов, производственные показатели самолета, его надежность и стоимость технического обслуживания не зависят напрямую от года выпуска.

«Конечно, всегда приятно приобрести новую вещь или технику. Однако в авиации «новый» не значит «лучший». Подержанный самолет вполне может обладать теми же характеристиками и производительностью, что и новый, но его цена будет значительно ниже. К тому же, если владелец самолета строго придерживается требований и рекомендаций производителя по техобслуживанию, самолет будет как новый и после нескольких лет эксплуатации», - говорит представитель AviaIM Jet Trading Айрида Казлаускайте.

Приобретение нового воздушного судна может обойтись его будущему владельцу неоправданно дороже всего лишь из-за года производства машины. В частности, новый Bombardier Global 5000 обойдется покупателю в 48 млн долларов США, в то время как цена на двухлетний самолет той же модели составит около 39 млн долларов США. Это отчетливо отражает общие тенденции рынка: в течение первых 5 лет после производства цена на самолеты деловой авиации падает на 30%. Учитывая, что в среднем цена на новый бизнес-джет может достигать 50-60 млн долларов США, любой потенциальный покупатель самолета должен тщательно взвесить все «за» и «против» прежде, чем совершать подобные приобретения.



«Год производства самолета не является основополагающим критерием при его выборе. Самое главное – это налет воздушного судна. Поскольку ресурсы многих компонентов самолета, в особенности двигателей, нуждаются в регулярной проверке и восстановлении, именно количество летных часов и циклов конкретного самолета определяют будущие расходы владельца на содержание ВС. Приобретая бизнес-джет с налетом в несколько сотен часов, покупатель может быть уверен в его надежности, поскольку эффективность и работоспособность всех систем воздушного судна уже были проверены его предыдущим владельцем», - отмечает Айрида Казлаускайте.

Еще одним преимуществом покупки подержанного бизнес-джета является конкурентоспособный рынок послепродажного обслуживания. По мнению специалистов AviaIM Jet Trading, приобретая самолет нового поколения, владелец может столкнуться с проблемой поиска эффективных и выгодных решений послепродажного обслуживания ВС из-за узкого круга производителей запчастей и сертифицированных центров ТОиР. В то же время, бизнес-джеты текущего поколения, которые находятся в производстве более 10 лет, обладают вполне сформировавшимся, конкурентоспособным рынком ТОиР и поставщиков запчастей.

«Техническое обслуживание одной модели самолета разного года выпуска подразумевает одинаковые расходы. Даже с учетом того, что после приобретения 5-ти или 10-летнего самолета новому владельцу придется вложиться в восстановление ресурсов, покупка старого самолета будет выгоднее, чем приобретение нового ВС той же модели. Многие полагают, что приобретение нового самолета с конвейера дает большую свободу в выборе интерьера, однако на практике это не так. Каждый авиапроизводитель предоставляет стандартную комплектацию салона, и любая индивидуализация внутреннего оснащения судна подразумевает дополнительные расходы, как и при приобретении подержанного бизнес-джета», - добавляет Айрида Казлаускайте.

Таким образом, практически по всем показателям приобретение подержанного бизнес-джета является более выгодным для его потенциального владельца, и позволит сэкономить не один миллион долларов, как при покупке, так и послепродажном обслуживании.

## Собственный аэродром

Проект компании «АэроГео» по строительству нового аэродрома входит в заключительную стадию. Аэродром, располагающийся в 22 км от Красноярска, уже в ближайшее время станет новым домом для воздушных судов компании. На состоявшейся 3 октября презентации нового авиационного комплекса аэродрома генеральный директор авиакомпании «АэроГео» Александр Мамаев рассказал журналистам о реализации проекта.

В настоящее время уже введены в эксплуатацию несколько объектов нового комплекса, включая ангары для хранения вертолетов различных классов, перрон для обслуживания и стоянки воздушной техники, а также гостиницу для экипажей. В настоящее время продолжаются работы по строительству взлетно-посадочной полосы длиной в 1,1 км. (на данный момент в строительство полосы уже вложено более 150 млн. рублей.). По данным компании эксплуатация полосы начнется в следующем году, после сертификации



и получения лицензии от Росавиации. После прохождения всех формальностей аэродром получит и новое название – «Красноярск-Северный».

После введения аэродрома в эксплуатацию, он сможет принимать все типы воздушных судов малой авиации и станет местом стоянки и обслуживания частных вертолетов и самолетов.

«Наша авиакомпания завершила передислокацию своего авиапарка из аэропорта «Черемшанка» на новую площадку. Вся техника размещена в только что построенных ангарах, здесь же она проходит техническое обслуживание. Планируется, что в будущем здесь смогут обслуживаться вертолеты и других авиакомпаний из других регионов России. Наша задача создать базу обслуживания самолетов Cessna. Также правительство республики Тыва передает нам свои воздушные суда швейцарского производства», - рассказал Александр Мамаев. Также на стоянке в

аэропорту уже находятся вертолеты ФСИН России и компании «Краслесинвест».

Компания «АэроГео» была создана в 2005 году в Красноярске. Основным видом деятельности компании являются: перевозка пассажиров и грузов, аренда и техническое обслуживание воздушных судов. Парк компании включает 38 единиц техники. Это вертолеты R-44 производства Robinson Helicopter Company, Eurocopter AS 350 B3, Ми-8Т; Ми-8АМТ, Ми-8МТВ, Ми-2, а также самолеты Ан-2, Ан-3Т, Cessna-208В. Авиакомпания выполняет социально-значимые перевозки пассажиров и грузов в самых труднодоступных регионах Красноярского края, республики Тува и Хакасии. Компания «АэроГео» - официальный дилер американской вертолетной компании Robinson Helicopter Company с 2008 года. По итогам 2011 года компания «АэроГео» перевезла 50186 пассажиров, а годовой оборот составил - 1 063 145 тыс. рублей (годом ранее 830 857 тыс. рублей).



## 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 аэропорты вылета

### **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	31	53	22	31	11	28	55	232
Великобритания	93	68	104	53	26	32	22	286
Франция	34	157	159	48	9	51	76	347
Италия	41	55	48	85	6	36	257	211
Австрия	12	8	13	11	0	3	4	39
Швейцария	26	39	44	19	5	6	32	127
Россия	54	53	103	121	3	70	1	436

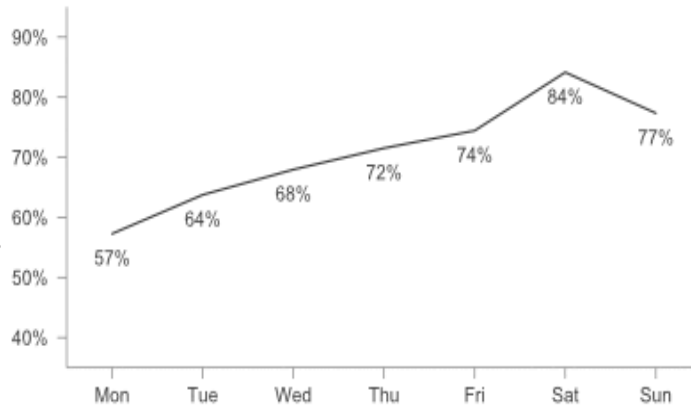
### **Количество Empty Legs.**

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	16	2	13	7	1	4	4	11
Великобритания	3	49	8	0	0	5	2	20
Франция	8	6	10	2	3	6	0	8
Италия	0	0	3	5	1	0	0	11
Австрия	1	1	0	2	3	0	1	4
Швейцария	9	0	10	1	1	3	1	12
Россия	3	3	7	1	2	6	3	21

### 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.

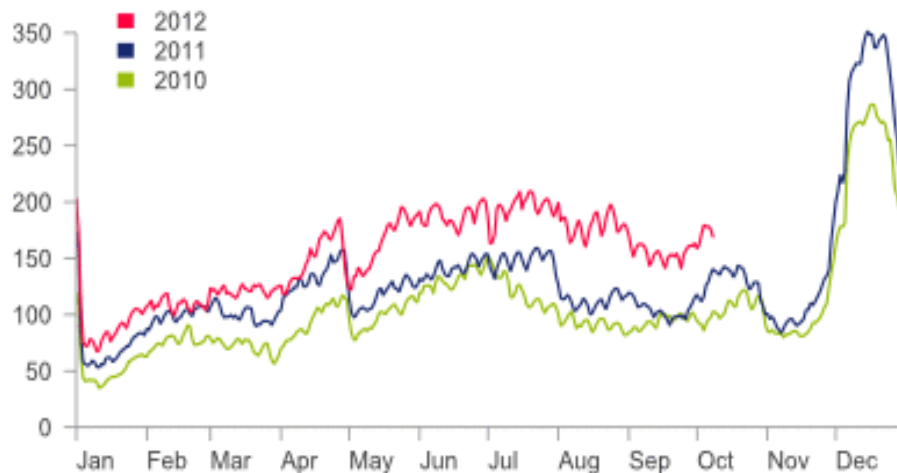
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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	€ 1 736	€ 1 714	€ 1 684
Cessna Citation Excel	€ 2 961	€ 2 836	€ 2 725
Bombardier Challenger 604	€ 5 012	€ 4 925	€ 4 612

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 23 Cessna Citation Jet, 35 Cessna Citation Excel и 42 Bombardier Challenger 604.

### Самые популярные аэропорты вылета

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Кот Д'Азур, Ницца	2
3	Ле Бурже, Париж	6
4	Лутон, Лондон	4
5	Женева	9
6	Пулково, СПб	8
7	Цюрих	12
8	Фарнборо, Лондон	11
9	Ибица	7
10	Пиза	5

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на вылет из аэропорта за последние 30 дней.