



BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 46 (147) 17 ноября 2012 г.

Как-то совсем незаметно летит время. Пять лет назад, когда мы только размышляли о возможности запуска проекта BizavNews, никто не ожидал, что это так «затянется».

С самого начала в своих материалах мы пытались не только поделиться последними новостями рынка, но и немного спрогнозировать развитие трендов в будущем. Именно по этой причине три года назад мы запустили второй наш проект – еженедельник BizavWeek, который стал некой площадкой, где представители компаний не только рассказывали о работе на рынке, но и активно делились своим видением основных процессов развития отрасли. За три года существования BizavWeek его аудитория увеличилась в разы, и сейчас мы гордимся нашими достижениями. Удалось ли нам сделать интересный продукт – судить вам, уважаемые наши читатели.

Сегодня на рынке бизнес-авиации появляется много новых и амбициозных российских компаний. Ничего удивительного в этом нет – отечественный рынок развивается во всех сегментах, иногда даже опережая темпы мирового рынка. И именно на российские компании мы будем делать упор и в будущем, освещая их деятельность всесторонне и объективно.

Отдельное спасибо всем, кто активно помогает нам в нашей ежедневной работе формировать новостной поток, предоставляя дополнительную информацию и комментарии, а также нашим коллегам журналистам из различных изданий. Но и отдельный низкий поклон читателям, количество которых за последнее время значительно выросло, что нас искренне радует.



Поехали

Компания Gulfstream Aerospace поставила первый серийный бизнес-джет суперсреднего класса G280. Первым клиентом, получившим новейший самолет, стала компания Cummings Inc

стр. 16



Изменения к лучшему

Авиационный регистр Британских Виргинских островов представил новое законодательство, которое поможет регистру в будущем войти в пятерку крупнейших в мире

стр. 17



Китайская бизнес-авиация на взлете

Вслед за началом политики открытия нижнего воздушного пространства Китая, стало реальным приобретение и эксплуатация частного самолета. Эксперты отмечают, что в следующие 5-10 лет в КНР наступит эпоха личного воздушного транспорта

стр. 18



Avinode Business Intelligence Newsletter

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

индекс спроса: +3,41%; индекс стоимости: 2,04%

стр. 19



ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ G650

БЫСТРЕЕ ВСЕХ, ДАЛЬШЕ ВСЕХ,
ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ ВСЕХ

Gulfstream®

Комиссия по АОН

Президент России Владимир Путин подписал указ об образовании комиссии при главе государства по вопросам развития авиации общего назначения, сообщает пресс-служба Кремля. Возглавит комиссию помощник президента Юрий Трутнев, глава Минтранса Максим Соколов станет его замом, а ответственным секретарем назначен советник президента Игорь Леветин.

Комиссия образована в целях координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления и организаций по формированию единой государственной политики в области авиации общего назначения, разработке стратегии и программ развития авиации общего назначения.

В частности среди основных целей отмечается разработка мер по модернизации предприятий, работающих в области гражданской авиации, развитию аэродромной сети, совершенствованию системы подготовки и переподготовки пилотов, рассмотрению предложений по совершенствованию законодательства о налогах и сборах в целях стимулирования развития авиации общего назначения, включая разработку новых систем налогообложения по отдельным направлениям деятельности, отмечается в документе.

[Положение](#) о Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения




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






ЕС освобождает иностранные авиакомпании от ETS

Евросоюз замораживает включение иностранных авиакомпаний в систему торговли квотами на выбросы парниковых газов в атмосферу (EU ETS) до ноября 2013г. и рассчитывает, что к тому времени Международная организация гражданской авиации (ICAO) согласует общемировую модель контроля за авиационными выбросами, сообщает РБК.

«В интересах установления позитивной атмосферы мы согласились взять паузу. Однако если этот жест ни к чему не приведет, мы автоматически вернемся к схеме EU ETS в ее нынешнем виде», - сообщила вчера на брифинге комиссар ЕС по вопросам климата Конни Хедегард, передает Reuters.

Отметим, что с января 2012г. Евросоюз распространил платежи за выбросы парниковых газов на неевропейских авиаперевозчиков. Таким образом, все авиакомпании, использующие аэропорты ЕС, обя-

заны в соответствии с новыми правилами покупать квоты на выбросы.

Новые правила вызвали волну протестов в мировой авиационной отрасли: Китай и Индия отказались подчиниться условиям Брюсселя, конгресс США принял законопроект, запрещающий американским авиакомпаниям платить за выбросы в рамках ETS. Россия также выступила против включения отечественных авиакомпаний в европейскую систему платы за выбросы. Рассчитаться за выбросы 2012г. при полетах над Европой компаниям предстояло до 1 апреля 2013г.

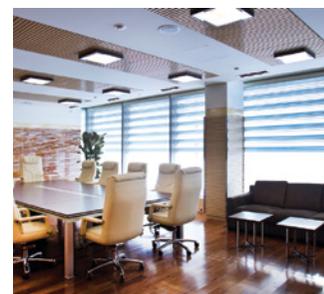
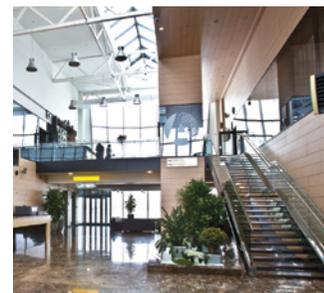
Тем временем европейские авиакомпании по-прежнему обязаны соблюдать требования EU ETS. Исключение неевропейских операторов из схемы платежей на время выработки международного соглашения должно быть формально одобрено 27 государствами Евросоюза.

Отметим также, что производители авиатехники жалуются на уже поступающие от заказчиков отказы покупать самолеты. В частности, Airbus приводит в пример три неназванные китайские авиакомпании, которые отказываются согласовывать заказы на 45 дальнемагистральных самолетов Airbus 330 общей стоимостью в 12 млрд долл.

Напомним, с 1 января 2012г. в Европе заработала новая система ETS, согласно которой авиаперевозчики должны приобретать квоты на эмиссию по следующему расчету: 85% от объема перевозок компании в 2010г. предоставляется бесплатно, а остальные 15% оплачиваются. Превышение бесплатных квот без покупки дополнительных будет стоить 100 евро за каждую тонну углекислого газа и караться вплоть до запрета полетов над Европой.



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

Открылся офис поддержки Bombardier

Компания Bombardier Aerospace открыла региональный офис поддержки заказчиков в Москве; он расположен по адресу Денисовский пер., 26. Оператором центра является ООО Bombardier Aerospace Service Russia. Офис является региональным центром поддержки эксплуатантов коммерческих самолетов Bombardier в России и странах СНГ. По словам представителей компании, когда офис будет полностью укомплектован, он будет осуществлять поддержку и самолетов корпоративного класса. Предполагается, что штат будет включать 15 менеджеров по поддержке эксплуатантов, а также пилотов и выездной технический персонал для предоставления оперативной помощи.

«Россия — крайне важный для нас регион», говорит Эрик Мартель, президент Bombardier по обслуживанию заказчиков. «За последующие двадцать лет, согласно нашему прогнозу рынка от 2012 года, в Россию и страны СНГ будет поставлено 1550 бизнес-джетов, 2240 коммерческих самолетов в тот же регион плюс Европа».

Офис в Москве стал одиннадцатым региональным офисом поддержки эксплуатантов Bombardier за пределами Северной Америки. О своих планах открытия офиса в Москве производитель объявил в июле этого года на авиасалоне в Фарнборо.

Недавно производитель назначил компанию «Тулпар Техник» авторизованным сервисным центром для региональных самолетов Bombardier CRJ100 и CRJ200 и компанию Jet Aviation-Vnukovo в качестве авторизованной базы линейного обслуживания бизнес-джетов Challenger и Global Express.

Источник: АТО

Вторая жизнь SyberJet SJ30

На прошлой неделе стало известно, что компания SyberJet намерена возобновить производство двухдвигательных легких бизнес-джетов Swearingen SJ30. Согласно опубликованной информации, SyberJet планирует сертифицировать самолет в третьем квартале 2014 года и уже в четвертом квартале начать поставки. В настоящее время компания не принимает заказы на «обновленные» SJ30, однако обещает старт продаж уже в начале 2013 года.

История Swearingen SJ30 началась в конце 80-х годов прошлого века. Производство бизнес-джетов прекратилось после того, как владелец компании Emivest Aerospace объявила себя банкротом в 2010 году. В прошлом году активы компании были выкуплены MT LLC, входящей в финансовую группу Metalcraft Technologies.

Примечательно, что проект SJ 30 изначально разрабатывался компанией Gulfstream. В октябре

1986 года Gulfstream Aerospace разработала проект двухдвигательного реактивного самолета SA-30 Fanjet, позже переименованного в Gulfstream SA-30 Gulfjet. После отказа в сентябре 1989 года компании Gulfstream от развития этой программы, ее место заняла фирма «Jaffe Group» из Сан-Антонио, штат Техас, а самолет переименовали в Swearingen/Jaffe SJ30. В 1995 году после основания совместного предприятия с тайваньской фирмой «Sino Aerospace» SJ30 вновь переименовали в Sino Swearingen.

Теперь SJ30 предстанет перед своими клиентами в обновленном виде. Самолет будет оснащен авионикой SmartView компании Honeywell, контракт с которой был подписан на прошлой неделе. На самолете будут установлены два турбореактивных двигателя Williams-Rolls FJ44-2C тягой по 10,23 кН. Различные варианты салона рассчитаны на перевозку от четырех до семи пассажиров. SyberJet SJ30 будет летать со скоростью $M=0,83$ на расстояние до 2500 миль.



Cessna поддерживает Специальные Олимпийские игры

Cessna Aircraft обратилась к владельцам и эксплуатантам Citation с просьбой оказать помощь в перевозке спортсменов и судей со всех концов страны, участвующих в Специальных Американских Олимпийских играх 2014 года, проводимых в г. Принстон и в округе Мерсер, штат Нью-Джерси. Число участников игр составит более 1000 человек.

Cessna начала эту кампанию во время пресс-конференции, проходившей в рамках 65-ой Ежегодной встречи и конвенции Национальной ассоциации деловой авиации.

«Мы, как и наши партнеры, очень гордимся тем, что уже в седьмой раз начинаем проект по поддержке участников Специальных Американских Олимпийских игр», говорит Роксанна Бернстайн, старший вице-президент Cessna по маркетингу. «Это важное общественное начинание Cessna, а также уникальный проект, благодаря которому наши работники и клиенты получают возможность принять участие в Играх».

Cessna уже в седьмой раз организует воздушную переброску, которая проводится каждые 4 года; на этот раз компания надеется привлечь к участию не меньше 175 владельцев Citation, которые 14 июня 2014 года помогут перевезти 1000 спортсменов в штат Нью-Джерси, а 21 июня отвезти их обратно домой.

«Эта воздушная переброска на самолетах Citation – одна из самых замечательных традиций, связанных с национальными Играми», - сказал Боб Гобрект, президент и управляющий директор Специальных Олимпийских игр в Северной Америке. – «Великодушные Cessna, ее партнеров и владельцев Citation не только помогают нам найти решение проблемы доро-

гостоящей перевозки участников, но и дарит нашим спортсменам уникальные впечатления, которые запомнятся им на всю жизнь».

Первая воздушная переброска участников Специальных Олимпийских игр состоялась в 1987 году, в ней было задействовано более 130 самолетов Citation, перевезших примерно 1000 спортсменов в город Саут Бенд, штат Индиана, и обратно. В последней переброске, в 2010 году, участвовало 165 самолетов Citation, которые перевезли 830 спортсменов в г. Линкольн, штат Небраска, и обратно.

В акции могут принять участие компании и частные лица, являющиеся владельцами или эксплуатантами самолетов Citation, из любого штата США, желающие предоставить свои самолеты, пилотов и топливо для воздушной переброски. Следующие Игры проводятся на северо-востоке США, на них соберутся 3500 спортсменов из разных уголков страны, причем более тысячи из них прилетят на реактивных самолетах Cessna Citation.

«Возможность уже в седьмой раз организовать и координировать воздушную переброску – большая честь для Cessna. Благодаря совместным усилиям нашей компании и ее многочисленных партнеров – владельцев и эксплуатантов Citation, Федерального управления гражданской авиации, Ronson Aviation, работников Cessna и многих других – проводится колоссальная работа, которая обеспечивает успешное осуществление переброски», - говорит Ронда Фуллертон, директор проекта.

Специальные Американские Олимпийские игры 2014 года пройдут в Нью-Джерси с 14 по 21 июня. Более 3500 спортсменов из 50 штатов США и округа Колумбия будут соревноваться в 17 видах спорта.



Bell Helicopter
A Textron Company

Jet Transfer
BUSINESS AVIATION

INDEPENDENT REPRESENTATIVE

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

Hangar8 приходит в Джерси

Британский оператор Hangar8 и администрация аэропорта Джерси объявили о заключении соглашения о строительстве на территории аэропорта нового ангарного комплекса общей площадью в 55.000 кв. футов для обслуживания рейсов Hangar8. Проект строительства комплекса будет обнародован в первом квартале 2013 года, а первых клиентов компания планирует обслужить в начале 2014 года.

В Hangar8 считают Джерси весьма экономически выгодным районом Великобритании, с большой концентрацией крупных международных финансовых корпораций, отмечая при этом высокий потенциал развития внутриевропейских бизнес-перевозок в будущем. Также партнеры договорились и о расширении ныне существующего центра деловой авиации в 2014 году, создав на его базе один из крупных филиалов Hangar8.

В первой половине текущего года доход компании вырос на 39% и составил 9,3 млн. фунтов, против 6,7 млн. за аналогичный период прошлого года. Выросли на 4 % и доходы от чартерных полетов до 5,1 млн. фунтов. С 8 до 30 самолетов увеличился воздушный парк, находящийся в управлении Hangar8.

В настоящее время Hangar8 владеет собственными FBO в Лутоне и Оксфорде, а также в Алматы и на Мальте. Филиалы компании и офисы продаж находятся в России, Украине, Нигерии, ОАЭ и Индии.

Hangar8 – один из лидеров бизнес-перевозок в Великобритании, работающий на рынке с 2002 года. В настоящее время парк компании, базирующийся в аэропортах Оксфорд и Биггин Хилл, состоит из семнадцати самолетов.

Gama Aviation укрепляет позиции в Швейцарии

Лондонский оператор Gama Aviation объявил об открытии новой операционной базы в аэропорту Женевы. Первоначально здесь будут базироваться два самолета Gulfstream V и Learjet 45, а в будущем количество воздушных судов планируется увеличить до пяти бортов. В компании констатируют существенное увеличение спроса (по предварительным оценкам до конца года количество рейсов компании из Швейцарии может вырасти до 12%) на полеты из/в Швейцарию, что заставляет оператора увеличить воздушный парк в этой стране. Помимо Женевы, самолеты Gama Aviation также базируются и в Цюрихе (Learjet 45), и в планах компании уже в первом квартале 2013 года дополнительно «забазировать» еще два самолета.



Представительство Gama Group будет работать в рамках действующего терминала Женевского аэропорта; генеральным директором офиса компания назначила капитана Хэмиша Росса. Капитан Росс более 30 лет занимал должность пилота деловой авиации, пилота-инструктора и менеджера компании-оператора чартерных полетов. Последним местом его работы было представительство Gama Group в Шардже (ОАЭ).

«Меня радует возможность возглавить офис компании в таком стратегически важном для нашего развития пункте как Женева, - говорит капитан Хэмиш Росс. – Представительство в Женеве станет одним из ключевых объектов в нашей сети, включающей уже более 30 баз в странах всего мира. Женева – это центр современной Европы, столица одной из самых устойчивых в политическом и экономическом отношении стран. В совокупности эти факторы создают весьма привлекательную бизнес-среду, что в частности является и стимулом для еще более активного развития бизнес-авиации. Мы хотим, чтобы у каждого потенциального заказчика услуг деловой авиации была возможность выбрать сервис компании, которую отличают самые высокие стандарты безопасности и выполнение любых требований клиента».

Gama Aviation входит в группу Gama Holdings Ltd, которая является крупнейшим игроком на мировом рынке бизнес-перевозок. Штаб квартира компании расположена в лондонском аэропорту Фарнборо. Кроме этого головные офисы компании находятся в США (Стратфорд) и в ОАЭ (Шарджа). Всего же компания имеет более 30-ти представительств во всем мире. Парк компании насчитывает более 80-ти бизнес-джетов в различных регионах.

Профессиональная помощь

Компания Gulfstream организовала вспомогательный летный отдел в Гонконге для поддержки азиатских операторов. В новом офисе работают пять пилотов: три пилота демонстрационных крупногабаритных самолетов, один пилот демонстрационных среднегабаритных самолетов и шеф-пилот, имеющий разрешение на пилотирование крупногабаритных и среднегабаритных самолетов.

Пилоты тесно сотрудничают с клиентами и местными компаниями для того, чтобы упростить перевод самолетов Gulfstream в этот регион. Кроме того, они оказывают содействие в доставке самолета в/из США, осуществляя демонстрационные полеты для клиентов и на региональных авиашоу.

«Это событие отражает постоянное стремление компании Gulfstream предоставлять помощь клиентам во всем мире», - комментирует старший вице-президент направления маркетинга и продаж компании Gulfstream Скотт Нил (Scott Neal). «Наши операторы в Азии могут максимально использовать обобщенный опыт наших пилотов, которые будут работать с компаниями по управлению эксплуатацией самолетов, обеспечить наиболее простую доставку и ввод самолета в эксплуатацию».

Отдел из пяти человек располагается в офисе технической информации и поддержки компании Gulfstream в Гонконге в современном комплексе Citygate в районе Tung Chung, расположенном около международного аэропорта в Гонконге.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе зарегистрировано около 200 бизнес-джетов Gulfstream.

К концу года Jet Aviation укомплектует 200-й бизнес-джет

Компания Jet Aviation St. Louis, дочернее предприятие компании Jet Aviation по комплектации интерьеров бизнес-джетов, в конце декабря 2012 года передаст заказчику юбилейный 200-й самолет, на котором специалистами компании разработан и установлен интерьер.

В настоящее время специалисты Jet Aviation St. Louis работают над 197 бизнес-джетом, и юбилейный



самолет будет передан заказчику раньше срока. Как комментируют представители Jet Aviation St. Louis MO, новые технологии, применяемые компанией, позволили существенно повысить эффективность работы по монтажу оборудования и облицовке поверхностей, а также оптимизации цепочки поставщиков узлов и материалов. Именно это напрямую послужило реальному сокращению времени работы над интерьерами.

«В настоящее время мы имеем достаточно много предварительных соглашений на переоборудование салонов и разработку новых интерьеров, как на «зеленые» лайнеры, так и на уже эксплуатирующихся. 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, но большинство заказов выполняются нашими специалистами», комментируют в Jet Aviation St. Louis.

Jet Aviation St. Louis вышла на рынок в 1997 году. Темпы производства росли из года в год. С 2008 года компания смогла поставить заказчикам 97 бизнес-джетов.

В настоящее время Jet Aviation St. Louis MO предоставляет полный спектр услуг по техническому обслуживанию бизнес-джетов, разработке и установке интерьеров. Компания является авторизованным сервисным центром Bombardier, Embraer, Gulfstream, Hawker, Dassault Falcon, а также GE, Rolls-Royce и Honeywell и имеет 21 сертификат от авиационных властей различных стран. В компании работают около 1000 человек.

В Китай поставлен первый Avanti II

В рамках выставки Airshow China 2012 итальянский производитель Piaggio передал первому китайскому заказчику, инвестиционной компании CAEA Aviation, один из двух самолетов Avanti II. Новый двухдвигательный турбопроп будет управляться компанией Sky Aviation в интересах частных клиентов.

По словам генерального директора Piaggio America Джона Бинэма (John Bingham), после сертификации администрацией гражданской авиации Китая Avanti II в октябре 2011 года в Piaggio весьма оптимистично настроены в отношении перспектив Avanti на быстрорастущем китайском рынке бизнес-авиации.

Базирующаяся в Пекине компания CAEA Aviation была образована в июле 2011 года и, кроме продажи новых и бывших в употреблении самолетов, работает в различных сегментах, включая менеджмент воздушных судов, финансирование и лизинг, а также осуществляет техническое обслуживание самолетов.

Sky Aviation входит в CAEA Aviation и занимается выполнением чартерных рейсов по клубной системе. В компании уверены, что новый самолет благодаря своим техническим характеристикам и высокому комфорту сможет стать весьма востребован, особенно в регионах. «Безусловно, что мы пионеры в освоении этого уникального самолета. Сочетание характеристик и экономики Avanti II позволит нам создать новую модель бизнес-перевозок в Китае уже в ближайшее время», - комментируют в компании.

Кроме этого, в рамках выставки было подписано соглашение, в соответствии с которым CAEA Aviation назначена дистрибьютором Piaggio Aero Industries в Китае.

Hongkong Jet увеличивает парк ACJ

Hongkong Jet, входящий в группу Hainan Airlines, в начале текущей недели приступил к эксплуатации очередного самолета европейского авиапроизводителя Airbus Industries. Этим самолетом оператора стал ACJ 330-200 (бортовой номер VP-CBE) 2012 года выпуска, который находится в оперативном управлении Hongkong Jet. Таким образом, Hongkong Jet стал крупнейшим эксплуатантом самолетов семейства ACJ в регионе. За последние двенадцать месяцев компания добавила в свой парк 12 самолетов различных типов. Собственный же флот компании состоит из самолетов Gulfstream G550. До конца марта 2013 Hongkong Jet планирует получить пять самолетов G450 и G550, а также пять Dassault Falcon 7 X, которые и составят костяк собственного парка перевозчика.

Параллельно с расширением флота Hongkong Jet быстро развивает и услуги по обслуживанию бизнес-джетов, зарегистрированных на материковом Китае, в Гонконге, Макао, на Каймановых островах, Бермудских островах, в Сингапуре, Канаде и США,

предлагая решения «под ключ» для владельцев воздушных судов, которые хотят зарегистрировать самолет в различных юрисдикциях.

Однако основной упор в компании делают на китайских клиентов, желающих зарегистрировать воздушное судно в Гонконге. «Эксплуатация самолета в Гонконге намного выгоднее, чем в большом Китае. Импорт самолета в Китай - тяжелый процесс, и покупателям необходимо заплатить 5-процентный таможенный налог в дополнение к 17-процентному налогу на добавленную стоимость. В Гонконге же налога на импорт частных реактивных самолетов нет. Именно это и привлекает китайских клиентов», - считает Президент Hongkong Jet Крис Бачхолз.

У компании весьма амбициозные планы. За два года работы на рынке Hongkong Jet смогла существенно увеличить продажи и уже обнародовала свои планы развития на пять лет вперед (количество воздушных судов за этот период должно достигнуть 100).



Citation XLS+ будут собирать в Китае

В рамках выставки Airshow China 2012 компании Cessna Aircraft и China Aviation Industry General Aircraft (CAIGA) подписали соглашение о создании совместного предприятия по сборке бизнес-джетов Citation XLS+. Совместное предприятие будет называться Cessna-Avic Aircraft (Zhuhai) и приступит к производству самолетов в течении 12-18 месяцев с момента подписания контракта.

По соглашению Cessna Aircraft обеспечит совместное предприятие основными компонентами самолетов, а окончательная сборка будет осуществляться в городе Чжухай.

«Новая компания на производственных мощностях в Чжухай также займется и покраской воздушных судов, установкой интерьеров, наладкой дополнительного оборудования, летных испытаний перед передачей заказчику и доставку самолетов Citation XLS+. Первоначально сборка бизнес-джетов будет осуществляться исключительно для китайских клиентов, однако в будущем география продаж, возможно, увеличится», - комментируют представители компаний.

Совместное предприятие будет управляться членами совета от Cessna и CAIGA. Cessna назначит генерального менеджера, а CAIGA - заместителя генерального директора компании.

В настоящее время Cessna Aircraft поставила 96 самолетов Citation XLS+. А всего с начала выпуска самолетов семейства Citation XLS (модель 560 XL) было поставлено около 600 машин.

Китай – «за» увеличение взлетной массы Bell-429

Компания Bell Helicopter объявила об одобрении китайскими авиационными властями СААС увеличения максимальной взлетной массы вертолета Bell-429. Китай стал двенадцатой страной, выдавшей такое одобрение. Напомним, что в августе Китай получил сертификат летной годности на модель Bell-429.

Увеличение максимальной массы Bell-429 позволяет вмещать больше полезного груза и/или топлива, расширяя способности вертолета. С дополнительным топливом или оборудованием на борту экипаж воздушного судна может пролететь большее расстояние. Это очень важно, учитывая постоянный рост инфраструктуры Китая, большие расстояния и географически сложный ландшафт.

«Одобрение увеличения максимальной взлетной массы Bell-429 позволяет Bell Helicopter удовлетворять широкий спектр потребностей наших клиентов в Китае», - сказал Дэнни Мальдонадо, исполнительный вице-президент Bell Helicopter по продажам и маркетингу. - «Наши клиенты должны получать максимальную отдачу от вертолетов Bell, используя их в повседневной деятельности. Увеличение взлетной массы позволит эффективнее и безопаснее выполнять важные миссии».

«Мы с нетерпением ждем, когда в России будет одобрено увеличение взлетной массы модели Bell-429. МАК уже рассматривает этот вопрос. Вертолет Bell-429 безукоризнен в своих характеристиках, что позволяет ему совершенствоваться в сторону наи-



большей эффективности использования. Операторы в России и на Украине будут очень рады получить новые возможности в эксплуатации вертолета легкого класса Bell-429» - говорит Александр Евдокимов, генеральный директор компании Jet Transfer, официального представительства Bell Helicopter в России и Украине.

Министерство транспорта Канады одобрило Bell-429 массой в 3400 кг (7,500 фунтов) в январе 2012. В настоящее время Bell-429 с увеличенной взлетной массой одобрен в 12 странах: Австралии, Бразилии, Канаде, Китае, Эквадоре, Индии, Малайзии, Мексике, Новой Зеландии, Таиланде и Вьетнаме. В то же время стоит отметить, что американская FAA пока не дала аналогичного одобрения.

Nanshan Jet заказал флагман

В рамках выставки Airshow China 2012 компании Gulfstream Aerospace и Nanshan Jet сообщили о заключении договора на поставку нового самолета Gulfstream G650 китайскому оператору. Предполагается, что бизнес-джет будет передан Nanshan Jet в конце 2014 года или в начале 2015. Кроме этого, Nanshan Jet в первом квартале следующего года получит третий в своем парке самолет G450.

Несмотря на молодой возраст (Nanshan Jet была образована в ноябре 2011 года) компания обладает достаточно «серьезным» парком бизнес-джетов. В настоящее время оператор располагает самолетами следующих типов: Bombardier Challenger 605, Bombardier Global Express XRS, Gulfstream G450, Gulfstream G550, а теперь и BBJ.

Оператор базируется в Международном аэропорту Laishan (город Яньтай), восточной провинции Шаньдун. Также Nanshan Jet имеет собственные FBO в Пекине, Шанхае и Шэньчжэне. За год существования, помимо авиаперевозок, Nanshan Jet инвестировала большие средства в развитие наземной инфраструктуры в аэропорту базирования, построив собственное FBO и склад запасных частей для собственной авиатехники. Также самолеты перевозчика активно заняты в сегменте медицинской эвакуации, морского мониторинга и мониторинга нефтяных месторождений в интересах крупных корпораций и технического обслуживания.

Клиенты Nanshan Jet – представители крупного бизнеса и государственные чиновники высокого ранга. В планах на 2012 год, помимо увеличения воздушного парка, стоит открытие представительств компании вне пределов Китая.

Особое предложение

NetJets запустила карточную программу The Private Jet Travel Card, которая ориентирована на частных и корпоративных клиентов из Китая.

Шаг номинала карт в рамках этой программы составляет 25 часов, что позволяет покупателю получить необходимое количество летного времени без долгосрочных обязательств. Карта предоставляет доступ к крупногабаритным бизнес-джетам NetJets из США и Европы в течение 18-и месяцев и предназначена для использования при полетах китайских путешественников в США, ЕС и Швейцарию.

По словам старшего вице-президента NetJets по глобальному маркетингу, продажам и сервису Адама Джонсона, оператор гарантирует подачу самолета в течение всего лишь 10 часов.

В марте 2012 года NetJets объявила о намерении создать новое подразделение в Китае. Партнерами по этому проекту выступил консорциум китайских инвесторов, включающий компании Hony Jinsi Investment Management (Beijing) Ltd. и Fung

Investments. Штаб-квартира совместной компании NetJets China Business Aviation Limited располагается в городе Джухай на южном побережье Китая.

В настоящее время компания проходит сертификацию Управления гражданской авиации Китая. NetJets уточняет, что услуги по управлению самолетами и организация чартеров станут возможны после того, как все необходимые разрешения будут получены.

Как комментируют в компании, китайский рынок бизнес-перевозок имеет феноменальную способность к росту, и NetJets уверен, что инвестиции, вложенные в развитие нового направления бизнеса, окупятся в самое ближайшее время. Кроме этого, NetJets сможет увеличить свое глобальное присутствие в столь значимом и динамично развивающемся регионе, что позволит существенно продвинуть бренд компании и привлечь новых клиентов.

Также известно, что рассматривается возможность базирования до 25 ультрадальних бизнес-джетов и открытие до четырех собственных FBO на территории КНР, а также строительство сервисного центра.



С начала ноября поставлено два ВВJ

Как стало известно BizavNews, с начала ноября этого года Boeing Business Jets передал заказчикам два самолета семейства ВВJ.

Обладателем первого самолета ВВJ 747-8 стала компания Qatar Amiri Flight. Он стал вторым самолетом этого типа, полученным компанией (бортовой номер А7-НJA). Так же как и первый (бортовой номер А7-НHE), этот лайнер был передан в исходной заводской комплектации и будет введен в эксплуатацию в 2014 г., после установки VIP-интерьера.

Boeing Business Jets до конца 2012 года планирует поставить восемь самолетов Boeing 747-8. В настоящее время заказчикам в исходной заводской комплектации переданы пять лайнеров для Abu Dhabi Amiri Flight, Kuwait Government, Qatar Amiri Flight и Саудовского принца Султан Бин Абдулазиза. Все самолеты в настоящее время находятся в центрах комплектации VIP-интерьеров. Поставка первого полностью готового самолета ожидается в марте 2014 года.

Вторым заказчиком Boeing Business Jets, который в ноябре 2012 получил свой самолет, стало правительство Индонезии, которому был передан В737-8U3 ВВJ2. Этот самолет придет на смену более ранним версиям семейства ВВJ. Бизнес-джет приступит к полетам в середине декабря текущего года, после окончания покрасочных работ.

В 2011 году Boeing поставил восемь бизнес-джетов, один из которых Boeing 777ER, и получил два заказа. В текущем году перевозчик планирует поставить 12 самолетов, включая два ВВJ2 и два ВВJ, а также восемь ВВJ 747-8.

Первый Airbus ACJ319 с Sharklet отправится в Китай

В рамках китайской выставки Airshow China 2012 компания Airbus Corporate Jets объявила о получении заказа от китайского клиента на самолет Airbus ACJ319 с законцовками Sharklet (законцовки крыла «Sharklet», предлагаемые в качестве опции, позволят существенно сократить расход топлива, уменьшить эксплуатационные затраты и повысить полезную нагрузку). Это первый заказ самолета данной версии в Китае.

В настоящее время Airbus Corporate Jets располагает двадцатью пятью заказами от китайских клиентов на самолеты семейства ACJ. Среди китайских операторов бизнес-джетов ACJ - BAA Jet Management, Beijing Airlines, China Eastern Executive Aviation, Comlux Asia, Deer Jet, Hong Kong Jet и TAG Aviation. Основу парка этих компаний составляют ACJ318 и ACJ319.

«Китай занимает одну из лидирующих позиций в мире по темпам экономического роста, поэтому повышенный спрос на деловые самолеты от заказчиков из этого региона вполне ожидаем», - отмечает Джон Лихи, исполнительный коммерческий директор Airbus. «Особенным спросом здесь пользуются самолеты повышенной вместимости, предлагающие высоко комфортабельный перелет. Деловые лайнеры ACJ как нельзя лучше отвечают поставленным задачам».

Всего с начала производства Airbus Corporate Jets поставил заказчикам 172 самолета из 177 заказанных. Большая часть лайнеров приходится на линейку



ACJ 318/319/320/321 (114 самолетов), а около 60-ти широкофюзеляжных самолетов (ACJ330 и ACJ340 различных модификаций) эксплуатируются в интересах глав государств, крупных транснациональных корпораций и т.д.

Особые планы компания связывает с выходом на рынок в 2015 году модернизированного A320NEO, который, по мнению экспертов производителя, придет на смену популярному семейству ACJ 318/319/320/321. Определенный интерес к новым самолетам уже проявили операторы, эксплуатирующие в настоящее время узкофюзеляжные ACJ.

Лyon Bron увеличивает трафик

Лyon Bron Airport, который входит в пятерку крупнейших аэропортов Франции, по итогам девяти месяцев 2012 года существенно увеличил трафик бизнес-перевозок (на 8,3%, до 4767 взлетно-посадочных операций). «Эти цифры вселяют оптимизм менеджменту аэропорта, так как общий европейский тренд показывает снижение трафика на 4%», - комментируют в компании.

Данная позитивная динамика была достигнута благодаря агрессивной маркетинговой политике. В июне 2012 года в аэропорту начал свою работу специализированный маркетинговый отдел, который тесно взаимодействует с ныне существующими клиентами и активно выходит на рынки восточно-европейских стран с целью поиска новых операторов и клиентов. Результатом этой работы стал приход в аэропорт трех совершенно новых операторов - JetCorp, Wijet и Aerojet Corporate.

Одним из главных пунктов в плане стратегического развития аэропорта в настоящее время является развитие аэропортовой инфраструктуры. Первым шагом для модернизации наземной инфраструктуры станет строительство двух новых ангаров (на 4-6 самолетов типа BBJ) и ввод их в эксплуатацию в 2014 году. Один ангар будет построен для хранения бизнес-джетов, а другой для технического обслуживания.

Лyon Bron является вторым по величине аэропортом Лиона и первым по обслуживанию рейсов бизнес-авиации. Главный аэропорт Лиона - Международный аэропорт Лион-Сент-Экзюпери. По данным компании Avinode, Лyon Bron Airport занимает 29-е место среди европейских аэропортов по количеству запросов на выполнение рейсов.

NetJets открывает новое FBO в Атланте

Компания NetJets объявила об открытии в Атланте (DeKalb-Peachtree Airport) нового эксклюзивного FBO с пассажирским терминалом и зоной для обслуживания воздушных судов общей площадью в 2800 квадратных футов. Данный проект был реализован в тесном сотрудничестве с давним партнером компании - Atlantic Aviation. Первым шагом в реализации проекта стал договор долгосрочной аренды земли под строительство. Само строительство FBO заняло чуть более семи месяцев.

Атланта - один из главных центров для NetJets, где оператор ежегодно выполняет около 4000 рейсов. Примечательно, что новый комплекс будет эксплуатироваться исключительно в интересах клиентов NetJets (чаще всего в аэропортах с небольшим трафиком компания работает в партнерстве с другими операторами). В перспективе обе компании планируют существенно расширить объект, и для этих целей уже зарезервирован новый земельный участок. Здесь планируется существенно увеличить количество парковочных мест и построить паркинг для сверхнормативной стоянки бизнес-джетов. Также в планах компании построить на территории нового комплекса собственный ТЗК и ангары для технического обслуживания самолетов.

В Atlantic Aviation уверены, что ввод в эксплуатацию нового FBO NetJets в целом повлияет на имидж DeKalb-Peachtree Airport и привлечет дополнительный трафик. «Компания NetJets является мировым лидером в области бизнес-перевозок и долевого владения, который принесет в наш аэропорт высокие мировые стандарты обслуживания в различных сегментах бизнеса. Мы очень надеемся, что в будущем сможем совместно реализовать еще не один проект», - комментируют в Atlantic Aviation.



DeKalb-Peachtree Airport - один из самых старейших аэропортов Атланты, построенный сразу после первой мировой войны и использующийся в настоящее время для полетов бизнес-авиации. Выгодное расположение аэропорта относительно города, удобная транспортная доступность и приход сильного оператора смогут существенно увеличить количество рейсов и привлечь дополнительные инвестиции. Сейчас в аэропорту работают двенадцать бизнес-операторов и функционируют шесть FBO.

Это просто заказ

Компания Lufthansa Technik столкнулась с негативной реакцией ряда немецких политиков в отношении заказа, который был получен из Беларуси по дополнительной комплектации самолета Александра Лукашенко. Борт №1 (EW-001PB) Boeing 767-300 прибыл в конце прошлой недели в центр комплектации Lufthansa Technik в Гамбурге и без всяких «проблем» занял свое место в очередь на переоборудование.

Именно это вызвало шквал заявлений ряда немецких политиков, которые не скрывали своего недовольства политикой Lufthansa Technik. Так, в частности, председатель транспортного комитета в немецком Бундестаге, Антон Хофрайтер, заявил, что не понимает, почему компания работает на диктатора, который дает приказы на смертную казнь, а также жестоко разгоняет оппозицию. Кроме этого, ряд парламентариев припомнили компании и другие «темные», по их мнению, контракты с рядом заказчиков из Саудовской Аравии, Бахрейна и Экваториальной Гвинеи. В самой же Lufthansa Technik наотрез отказываются от комментариев, говоря лишь от том, что это не более чем заказ, поступивший от клиента.

Разгневанные политики приводят достаточно веские аргументы для защиты своих позиций. Так, в частности говорится о том, что в Boeing 767-300 будет установлен душ с драгоценными камнями и золотыми шторками, а экономическая ситуация в стране на грани катастрофы. Однако подобную информацию о деталях комплектации VIP интерьера любая уважающая себя компания предпочитает оставлять закрытой. «Масла в огонь» также подлила информация о том, что это уже второй самолет, принадлежащий Александру Лукашенко, который прошел через Lufthansa Technik (месяцем ранее компания занималась вторым бортом Boeing BBJ2).

«Дорогой» King Air

Согласно проекту закона «О внесении изменений в закон КР «О республиканском бюджете Кыргызстана на 2012 год и прогнозе на 2013-2014 годы», в Министерстве транспорта и коммуникаций были перераспределены бюджетные средства.

Так, в проекте закона говорится, что 28,1 млн. сомов (594 тыс. 446 долларов по текущему курсу НБКР) предусмотрено для погашения задолженности Министерства транспорта и коммуникаций перед авиакомпанией «Кыргызстан» за обслуживание воздушного судна King Air 350.

В декабре 2008 года Министерство транспорта и коммуникаций купило для президента Курманбека Бакиева новый самолет King Air 350 компании Hawker Beechcraft, произведенный в США. Самолет стоимостью \$6,5 млн. рассчитан на 12 человек. Всего правительством из бюджета было выделено \$13 млн. По ценам 2009 года стоимость самолета марки King Air в зависимости от комплектации колеблется в диапазоне \$5,24 млн. - \$7,57 млн.

Помимо King Air 350 в авиационном отряде «Кыргызстан» эксплуатируются Boeing 737-400, Ту-154М и МИ-8 МТВ.

С почти аналогичной ситуацией власти Кыргызстана столкнулись в 2010 году. Тогда государство собиралось продать Як-40, который, как утверждает генеральная прокуратура, ранее принадлежал окружению свергнутого президента Курманбека Бакиева. Борт был переоборудован, и позже на нем в основном летали высокопоставленные чиновники. После смены власти в 2010 году самолет был арестован и сейчас находится в аэропорту «Манас».



Национализировав самолет, государство столкнулось с трудностями. Затраты, возникшие в связи с содержанием Як-40, по подсчетам правительства составили порядка 300 тысяч долларов. Перепрофилированный борт можно использовать только для выполнения литерных, частных или эпизодических полетов. Этот самолет также имеет повышенный расход топлива. И, кроме того, воздушные суда этой марки не могут эксплуатироваться в республике из-за ранее введенного запрета.

Приняв во внимание эти обстоятельства, правительство Киргизии пришло к выводу, что самолет нужно приватизировать, поскольку использовать его государством представляется нерациональным с экономической точки зрения. Власти выставили VIP-борт на продажу без права эксплуатации в воздушном пространстве республики, но покупателей до сих пор не нашлось.

Авиаторы не вписались в конвенцию

Российские авиакомпании пытаются добиться от правительства возможности использовать выгоды от присоединения России к Кейптаунской конвенции в виде скидки на лизинг иностранных самолетов. Проблема в том, что чиновники больше года не вносят необходимые изменения в российское законодательство. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта просит вице-преьера Аркадия Дворковича максимально ускорить процесс, но профильные ведомства ставят под сомнение целесообразность некоторых изменений.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ; объединяет основных участников авиарынка России) направила 12 ноября письмо вице-премьеру Аркадию Дворковичу. Глава ассоциации Евгений Чибирев просит правительство принять «действенные меры», позволяющие российской авиатранспортной отрасли воспользоваться всеми преимуществами присоединения России к Кейптаунской конвенции (с сентября 2011 года). В АЭВТ констатировали, что, несмотря на принятие уже двух законов о ратификации документа, российское авиатранспортное сообщество по-прежнему не видит «перспективы получения доступа к так называемой кейптаунской скидке».

Как поясняет гендиректор лизинговой компании «Авиакапитал-Сервис» Роман Пахомов, «кейптаунская скидка» составляет до 10% от базовой комиссии, взимаемой экспортно-кредитными агентствами. Источник в авиационной отрасли уточняет, что если бы конвенция действовала в полном объеме, то при оформлении в лизинг самолета Boeing 737-800 (стоимостью \$85 млн при сроке погашения гарантируемого кредита от 5 до 15 лет) экономия могла бы составить не менее \$1 млн.



Основная причина невозможности воспользоваться выгодами от присоединения к конвенции — задержка с изменениями в российское законодательство. В АЭВТ подчеркивают, что до сих пор соответствующие изменения не только внесены, но даже не инициированы. Для авторизации конвенции и получения скидок Россия должна, в частности, внести изменения в Воздушный кодекс, ряд актов правительства и Минтранса «в целях создания механизма исключения воздушного судна из Госреестра гражданских воздушных судов на основании безотзывного полномочия на deregistration и вывоз».

Как сообщается в письме АЭВТ, ряд западных кредиторов, в том числе ЕХИМ-банк США, считают, что условия, на которых российская сторона присоединилась к конвенции, ущемляют их интересы. Существуют опасения, что взятое в лизинг иностранное воздушное судно, не являющееся собственностью ответчика, может быть арестовано по решению российского суда для компенсации требований по искам о банкротстве. Американские юристы предло-

жили внести поправки, которые бы сняли двусмысленность в толковании.

По мнению АЭВТ, проблема заключается в несогласованности работы Минэкономики и Минтранса. В Минэкономики говорят, что поправки в законодательство должен подготовить Минтранс. В Минтрансе же поясняют, что «поддерживают работу, которая позволит отечественным авиакомпаниям пользоваться всеми преимуществами Кейптаунской конвенции», но «сейчас оценивается целесообразность внесения изменений в Воздушный кодекс, поскольку они не являются препятствием».

Старший юрист Debevoise & Plimpton Дмитрий Карамыслов пояснил «Ъ», что если российское законодательство не приведено в соответствие с нормами конвенции, то вряд ли можно гарантировать их исполнение. По мнению юриста, также нельзя исключать и того, что в случае банкротства авиакомпании в конкурсную массу может быть включено все имущество, которым она владеет, в том числе арендованные воздушные суда. Тогда возврат арендованного воздушного судна может занять время и потребует дополнительных расходов, считает эксперт.

Но в Минтрансе считают, что даже при банкротстве лизингополучателя воздушное судно можно снять с регистрации в соответствии с положениями конвенции и протокола к ней, поскольку «ратифицированный международный договор РФ доминирует над федеральным законом». Глава аналитической службы «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что позиция Минтранса понятна, поскольку министерство стремится создать условия для поддержания российских лизинговых компаний и создать условия для регистрации воздушных судов в российском реестре.

Источник: Коммерсантъ

EASA одобрила мобильные приложения Jeppesen

Компания Jeppesen сообщает об успешной проверке Европейским Агентством Безопасности Полетов (EASA) и Комиссией по оценке эксплуатации (ОЕВ) EFB-продуктов для планшетов iPad «FliteDeck Pro» и «Mobile TC Pro». Этот отчет EASA – это первый документ, который был когда-либо выдан EASA в отношении мобильного электронного планшета (EFB) с навигационной картографией.

В отчете говорится, что EASA и ОЕВ не имеют технических возражений против предоставления национальными авиационными администрациями разрешения на использование программного обеспечения TC Pro iOS и FD Pro iOS. Данная рекомендация позволяет сертифицированным эксплуатантам, работающим в рамках EASA, получать разрешения авиационных администраций государств (CAA) на использование в полете EFB-программ Jeppesen для планшетников, тем самым способствуя революционному ускорению их распространения.

В силу того, что программы Jeppesen для iPad можно использовать на всех этапах полета, интеграция электронного планшета пилота дает возможность радикально сократить летную документацию на бумажных носителях, что ведет к значительной экономии топлива при одновременном использовании мобильных платформ в качестве основного фактора продвижения к конечной цели – цифровой (безбумажной) авиакомпании.

Содержание оценочного доклада EASA основано на EFB-стандартах JAA TGL 36 и предварительном



варианте AMC 20-25 «Летная годность и эксплуатационное одобрение электронных планшетов (EFBs)». Местные администрации гражданской авиации, которые имеют рабочие договоры с EASA в отношении электронных планшетов (EFBs), могут ссылаться на опубликованный отчет в процессе выдачи операторам разрешения на использование программ Jeppesen на планшетниках iPad.

«Мы благодарны EASA за возможность взаимодействия по этому проекту. Их команда профессиональна и обладает глубокими знаниями», – сказал Томас Веде, старший вице-президент и генеральный менеджер по авиации компании Jeppesen.

«Взаимодействие по широкому кругу вопросов привело к выдающемуся результату, в котором основное внимание, как всегда, уделено безопасности и качеству. EASA организовала содержательную обратную

связь, что привело к улучшению наших программ и еще раз обозначило важность четкой организации администрирования планшетников, а также инструментов и технологий распределения и доставки информации».

Отчет EASA является самым последним в серии этапов регламентирования использования программ Jeppesen для iPad. 1 февраля 2011 г. Авиакомпания деловой авиации «Executive Jet Management» (EJM) получила первое разрешение от FAA после широкомасштабной программы, выполненной совместно Jeppesen и FAA. 13 мая 2011г. FAA выпустила информационный бюллетень №11011, регламентирующий использование планшетника iPad и аналогичных устройств в качестве

EFB. Бюллетень ссылался на работу, проделанную компаниями Jeppesen и EJM. А недавно, 18 сентября 2012 г., Подразделение FAA по оценке воздушных судов города Сиэтла (AEG) выпустило «Письмо по эксплуатационной годности» в отношении iPad-приложений Jeppesen для авиакомпаний и частных пилотов.

На сегодняшний день пользователи аэронавигационной информации Jeppesen из коммерческой и деловой авиации получили в США примерно 1000 официальных разрешений FAA, большинство из которых применяются как к группам ВС, так и к целым воздушным флотам. После выхода на рынок планшетника iPad, подавляющее число разрешений выдано менее чем за 2 последних года. В это количество не включены пилоты авиации общего назначения, которым не требуется формальное разрешение.

Поехали

Компания Gulfstream Aerospace поставила первый серийный бизнес-джет суперсреднего класса G280. Первым клиентом стала компания Cummings Inc. - один из крупнейших в мире производителей дизельных двигателей для тягачей, автобусов, бронетехники и самоходных судов, сообщает BizJetBlogger. Новый G280 присоединится к корпоративному парку Cummings Inc, который в настоящее время состоит из самолетов Dornier 328JET, Hawker 850XP и Hawker 900XP.

G280 создан совместными усилиями Gulfstream и Israel Aerospace Industries (IAI). Новый суперсредний бизнес-джет был анонсирован 5 октября 2008 года под именем G250 в качестве замены среднего G200. Первый полет опытный самолет, который строился под Тель-Авивом на заводе IAI, совершил 11 декабря 2009 года. Второй опытный G250 с серийным номером S/N2002 вылетел 24 марта 2010 года. Третий самолет совершил свой первый полет 28 июня 2010 г. Первое появление самолета на публике произошло во время выставки NBAA 2010. Для этого опытный G250 15 октября 2010 г. совершил свой первый трансатлантический перелет. Здесь же компания представила новый интерьер для G250. Новый салон был создан с учетом эволюционных изменений, которые были реализованы в G650. По заявлениям компании, салон длиной около 26 футов имеет на 17-35 процентов больше полезной площади, чем любой другой самолет этого класса.

18 июля 2011 г. компания Gulfstream Aerospace объявила о переименовании G250. С этого момента бизнес-джет называется Gulfstream G280. Решение было принято в результате растущего спроса на бизнес-джеты на международных рынках и следствием оперативной реакции компании на разнообразную культуру ее международных клиентов. Международ-



ным рынком, из-за которого компания решила на отход от традиционной нумерации своих самолетов, стал Китай. В китайском языке «250» имеет сленговое ругательное значение, аналогичное русскому слову «придурок» или «тупица». Введение в порядковый номер модели цифры 8 можно объяснить тем, что слова «восемь» и «богатство» являются в китайском языке омонимами.

В октябре 2011 года Gulfstream объявил, что G280 будет иметь лучшие характеристики, чем изначально запланировано. После проведения летных испытаний производитель сообщил, что G280 с четырьмя пассажирами на борту способен пролететь на 200 миль больше при скорости 0,80 Маха с резервом топлива по NBAA IFR. Помимо увеличенной дальности полета самолет имеет меньшую взлетную дистанцию.

G280 получил предварительной сертификата типа Управления гражданской авиации Израиля 29

декабря 2011 года, а Федерального авиационного управления США 1 марта 2012 года. 4 сентября 2012 года получил полный сертификат типа Федеральной авиационной администрации США (FAA) и Управления гражданской авиации Израиля (CAAI).

Согласно утверждению компании, у самолета G280 будет самый большой размер салона в своем классе, а также самая высокая скорость. Дальность полета G280 на скорости 0,8М составляет 3600 морских миль (6667 км). Самолет сможет подниматься в воздух с ВПП длиной 4750 футов (1448 км), а это на 1300 футов меньше, чем требуется его предшественнику - G200. Просторный салон G280 может разместить до десяти пассажиров в двух зонах. Большая бортовая кухня и доступ к багажному отделению во время рейса позволяют обеспечить пассажирам наивысший уровень комфорта. 100% свежий воздух, низкое давление в салоне, большие окна и тишина снижают усталость и создают уютную атмосферу.

Изменения к лучшему

Новое законодательство на Британских Виргинских островах (БВО) – Закон о залоге самолетов и авиационных двигателей от 2011 года и Правила залога самолетов и авиационных двигателей от 2012 года – вступило в силу и будет поддерживать расширение услуг авиационного реестра острова, облегчая зарегистрированным здесь эксплуатантам финансирование авиации.

Новый закон изменяет статус юрисдикции в воздушном пространстве. Согласно котировке Федеральной авиационной администрации США юрисдикция имеет категорию 1 по регистрации воздушных судов в соответствии с Международной программой по оценке безопасности авиации. Закон предусматривает назначение регистратора, который уполномочен вести и поддерживать реестр ипотеки воздушных судов и реестр ипотеки авиационных двигателей. Оба реестра будут доступны для ознакомления общественности, и по обоим регистратор будет иметь административный и оперативный контроль.

Предметом ипотеки для целей регистрации может быть любой самолет, зарегистрированный в реестре воздушных судов Виргинских островов или авиационные двигатели, которые находятся в собственности или ином законном владении компании, зарегистрированной на БВО. Заявление на регистрацию ипотеки двигателя самолета или самолета должно быть подано в установленной форме, и подано регистратору от имени залогодержателя. Заявление должно сопровождаться заверенной копией договора ипотеки и уплаченных пошлин.

Законы позволят эксплуатантам воздушных судов зарегистрировать право владения воздушным судном и авиационным двигателем на Британских Виргинских островах в трех отдельных реестрах, для само-



летов, их двигателей и их закладных. Кредитные учреждения требуют, чтобы предприятие продемонстрировало законное право владения активами, прежде чем оно сможет предоставить финансирование, чтобы получить правовую определенность в случае неуплаты задолженности по кредиту. Новый закон позволит местным эксплуатантам регистрировать владение самолетом и авиационным двигателем, раскрывая возможности кредитования для расширения флота.

Хотя Британские Виргинские острова работают в авиационной сфере уже на протяжении нескольких десятилетий, территория до сих пор была известна

только в качестве налогово-эффективного домицилия для авиационных компаний, а не в качестве наказания для самолетов, которые зарегистрированы в авиационном реестре острова.

Тем не менее, в прошлом году правительство достигло прогресса в планах по развитию местного реестра, а в июне 2011 года вышеупомянутое законодательство было одобрено законодательным собранием юрисдикции для того, чтобы защитить бизнес от международных эксплуатантов, поскольку острова нуждались в поддерживающей нормативной среде. Правительство ожидает, что после вступления законодательства в силу, 15 октября 2012 года, острова смогут использовать свою позицию в качестве домицилия для холдинговых компаний, чтобы привлекать международных эксплуатантов, которые будут регистрировать свои самолеты и двигатели на БВО. Аналогичное законодательство давно было принято на Бермудах и Каймановых островах. Юридическая фирма Harney's прокомментировала это так: «Новый закон дополняет статус юрисдикции в качестве авиационного реестра номер один в соответствии с программой оценки безопасности международной авиации, создавая механизм безопасности для регистрации самолетов, а также авиационных двигателей на Британских Виргинских островах».

«В частности кредиторы будут успокоены за счет положения в законодательстве о подаче уведомлений о залоге и более четких положений о принудительном исполнении, перемещении, переуступке... и отмене залогов. Это достижение прокладывает путь для новых деловых возможностей, которые дополняют и поддерживают позицию Британских Виргинских островов в качестве главного оффшорного корпоративного домицилия, где на сегодняшний день зарегистрировано более 85000 компаний».

Китайская бизнес-авиация на взлете

Вслед за началом политики открытия нижнего воздушного пространства Китая, в этой стране стало реальным приобретение и эксплуатация частного самолета. Эксперты отмечают, что в следующие пять-десять лет в КНР наступит эпоха личного воздушного транспорта, пишет Жэньминь жибао.

Однако, вслед за увеличением количества частных самолетов возникает ряд вопросов - как будет осуществляться их парковка? Заявка на полет? Как проводить техническое обслуживание? Все эти вопросы необходимо решить в срочном порядке.

Стоит отметить, что большинство зарубежных компаний, которые обладают деловыми самолетами, могут самостоятельно проводить техническое обслуживание и ремонт воздушного судна, однако китайский рынок бизнес-авиации все еще находится на начальном этапе развития, поэтому необходимы специальные компании, которые были бы ответственны за техническое обслуживание.

В настоящее время популярный десятиместный бизнес-джет стоит от 20 до 30 млн. юаней. Ежегодные фиксированные затраты включают в себя страховой взнос, заработную плату для персонала по обслуживанию, плату за стоянку в местном аэропорту, расходы на обучение и другие траты, если все суммировать, то как минимум выйдет 2,5 млн. юаней. Что касается расходов на полет, то в первый год – 900 юаней за час полета, в последующие годы эта цифра увеличивается до 2400.

По сравнению с бизнес-джетами, затраты на использование винтовых самолетов относительно низкие. На годовое обслуживание легкого самолета, цена которого менее 500 тысяч юаней, уйдет около 10% от себестоимости – 50 тысяч. Столько же примерно



расходуется на годовое обслуживание автомобилей Land Rover и Ferrari.

Почему это дорогое удовольствие пользуется такой большой популярностью среди предпринимателей? «С одной стороны, частный самолет свидетельствует о статусе, с другой, эффективность. При помощи бизнес-джета можно сэкономить как минимум треть времени при путешествии, таким образом, можно сказать, что в сутки получается 32 часа вместо 24-х», - отметил заместитель председателя компании бизнес-джетов в Азии, президент корпорации CAEA Aviation Investment Ли Сюэфэн. «Это удобный выбор для занятых предпринимателей, особенно для тех, которые ведут свой бизнес за рубежом. Утром – в командировке, вечером – дома. Кроме того, деловые самолеты могут быть предназначены для воздушных совещаний, которые отличаются повышенной секретностью».

А в рамках выставки Airshow China 2012 бразильский производитель Embraer Executive Jets представил свое видение перспектив китайского рынка бизнес-авиации. В соответствии с прогнозом компании, об-

щая емкость этого рынка до 2020 года составит 650 бизнес-джетов стоимостью \$ 24 млрд., что составляет 9% от стоимости мировых поставок.

«Китай стал быстрорастущим рынком в мировой бизнес-авиации благодаря своему экономическому процветанию, либерализации низковисотного воздушного пространства и непрерывному улучшению авиационной инфраструктуры», - сказал Эрнест Эдвардс, президент Embraer Executive Jets. «Embraer Executive Jets уделяет пристальное внимание рынку Китая, который, как ожидается, будет генерировать большие возможности для всех игроков отрасли».

Углубленный анализ компании показывает, что общая обстановка в Китае предполагает развитие собственной бизнес-авиации. Быстрый рост национальной экономики позволяет все большему количеству китайских компаний войти в рейтинг Fortune 500, а также увеличивает количество состоятельных китайцев (High-Net-Worth Individuals - HNWI). Данные показывают, что ежегодные темпы роста HNWI в стране (с инвестиционным активом более 10 миллионов юаней) в течение последних пяти лет остаются на уровне 25%. Кроме того, в последнем отчете Ngun Report указывается, что число миллиардеров (в юанях) в Китае увеличилось в 2012 году на 87% по сравнению с 2011 годом.

Исходя из этого можно сказать, что бизнес-авиация в стране приобретает все большую зрелость. Деловые самолеты становятся инструментами повышения производительности для бизнес-элиты. Сегодня в Китае зарегистрировано 267 самолетов представительского класса, 77% из которых являются суперсредними и большими бизнес-джетами, при том, что в 2007 году насчитывалось только 78 деловых самолетов.

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 прибытия

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	43	32	40	20	15	22	35	111
Великобритания	39	99	63	92	6	40	52	321
Франция	36	76	78	53	6	39	98	249
Италия	22	88	42	41	5	38	61	153
Австрия	18	5	9	9	2	8	11	30
Швейцария	28	26	51	38	3	4	43	179
Россия	29	9	157	42	20	69	14	492

Количество Empty Legs.

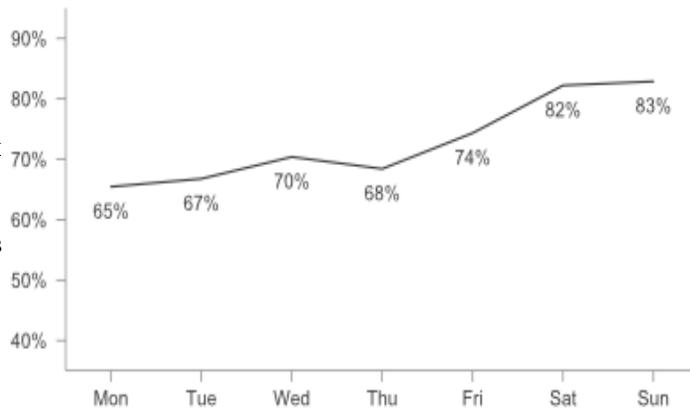
Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	25	4	4	1	3	1	2	17
Великобритания	5	29	8	0	0	5	3	19
Франция	7	5	9	2	2	8	2	8
Италия	1	0	2	2	2	3	0	3
Австрия	2	0	1	2	4	1	1	3
Швейцария	5	6	6	5	1	4	4	9
Россия	3	3	10	1	4	5	0	15

продолжение

Индекс наличия свободных самолетов

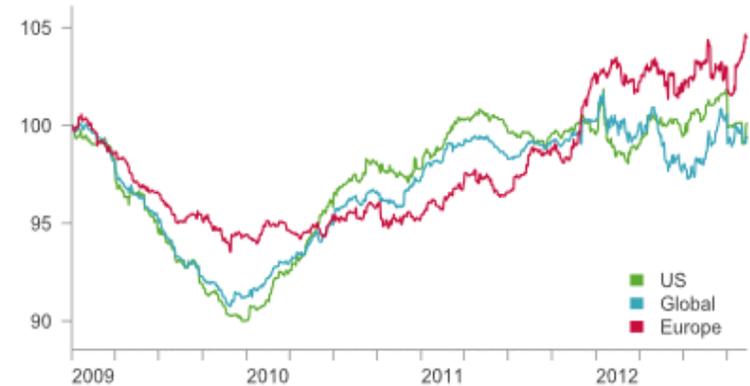
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



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

Индекс стоимости летного часа.

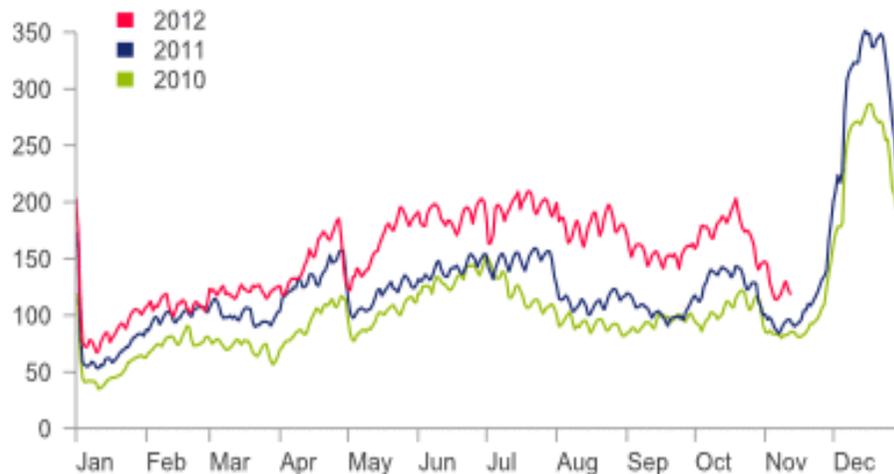
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



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

Индекс спроса

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



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1 702	€ 1 675	€ 1 649
Cessna Citation Excel	€ 2 942	€ 2 880	€ 2 837
Bombardier Challenger 604	€ 5 047	€ 4 925	€ 4 833

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, 36 Cessna Citation Excel и 42 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные аэропорты прибытия

Место	Аэропорт	Место месяц назад
1	Внуково, Москва	1
2	Ле Бурже, Париж	2
3	Лутон, Лондон	3
4	Женева	5
5	Пулково, СПб	6
6	Кот Д'Азур, Ницца	4
7	Цюрих	8
8	Фарнборо, Лондон	7
9	Жуляны, Киев	9
10	Швехат, Вена	17

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