



# BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

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

№ 24 (177) 22 июня 2013 г.

Вся минувшая неделя прошла под эгидой юбилейного 50-го авиасалона в Ле Бурже. И хотя компании сегмента бизнес-авиации выступают на салоне не очень сильно, масштаб мероприятия и контракты, подписанные на нем, заслуживают внимания. Пожалуй, это одно из тех мероприятий, где реально формируются тренды будущего развития авиаиндустрии, а значит, отчасти, и деловой авиации. Немного цифр: только Boeing и Airbus вместе в этом году получили заказы более чем на \$ 135 млрд., превывсив ожидания организаторов салона (прогнозировалось контрактов на \$ 125 млрд). Юбилейный, 50-й авиасалон побил рекорд Ле-Бурже-2011, когда авиастроители собрали заказов более чем на \$ 100 млрд.

И только Bombardier, единственный из производителей бизнес-джетов, смог заявить о своих претензиях на лидерство в сегменте, заключив ряд крупных контрактов. Этим компания подтвердила основные тезисы недавно опубликованного двадцатилетнего прогноза по поставкам бизнес-джетов.

А в конце недели настоящее испытание выпало на долю аэропорта «Пулков», который обслуживал участников и гостей Петербургского Международного Экономического Форума. Только 19 июня было обслужено 192 рейса деловой авиации. Со стороны все это выглядело достаточно не типично для России – бизнес-джеты стояли везде, включая одну из взлетно-посадочных полос, которую превратили в большую стоянку. И это будет продолжаться вплоть до 23 июня. И судя по отсутствию внештатных ситуаций, аэропорт с поставленной задачей справляется.



## Bombardier «включает форсаж»

После достаточно неудачных двух месяцев работы, в апреле и мае 2013 года, в первые две недели июня канадский авиапроизводитель Bombardier показывает впечатляющие результаты, при чем как по поставкам, так и по подписанным контрактам **стр. 13**



## Diamond откроет производство в России

Уральский завод гражданской авиации и австрийская компания Diamond Aircraft Industries подписали на авиасалоне в Ле Бурже соглашение о производстве и совместной разработке в России семейства легких многоцелевых самолетов **стр. 17**



## Бизнес-версию SSJ-100 покажут на МАКС-2013

До конца года первый самолет получит госзаказчик, однако кому из нескольких, претендующих на лайнер, ведомств будут выделены средства на SSJ в этом году, кто будет первым, пока трудно сказать **стр. 21**



## Летать охота

К 1 августа президенту страны должен быть представлен план действий федеральных органов власти по развитию авиации общего назначения (АОН) **стр. 22**



# КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

## Gulfstream G650

## Comlux занимается президентскими самолетами

Comlux KZ, дочерняя компания Comlux Group, приступила управлению борта №1 Президента Казахстана - 60-местного ACJ330 Prestige (2007 года выпуска, бортовой номер UP-A3001). 18 июня 2013 года самолет был покрашен в корпоративные цвета Comlux и вскоре отправится в Казахстан.

В компании Comlux KZ никак не комментируют факт поступления лайнера в управление компании, ссылаясь на конфиденциальность сделки. Источник близкий к компании сообщил BizavNews, что сейчас у Comlux достаточное количество «высокопоставленных» клиентов, чьи самолеты также находятся в управлении Comlux, и данный самолет не является каким-либо значимым событием, за исключением, пожалуй, только типа лайнера. В настоящее время в парке Comlux из широкофюзеляжных лайнеров эксплуатируется лишь Boeing 767-200.

Comlux KZ обеспечивает полный спектр услуг по чартерным перевозкам на самолетах различных типов. Увеличение парка Comlux KZ напрямую связано с возросшим за последние четыре года спросом на чартерные авиаперевозки в регионе. Компания начала работу в августе 2008 года.

Напомним, что осенью прошлого года Comlux KZ получила сертификат EASA Part 145 для обеспечения линейного обслуживания бизнес-джетов Challenger Bombardier. Сейчас в парке Comlux KZ семь самолетов включая Bombardier Global Express, Embraer Legacy 650 и Challenger 850.

Comlux KZ входит в Comlux The Aviation Group, одну из ведущих компаний на мировом рынке деловой авиации.



Тел./Факс: +7 (812) 704-3461  
Моб.: +7 (964) 342-2817

SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLLJPHX  
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

## CAE Centre Amsterdam получил сертификат авиационных властей России

В конце мая 2013 года комиссия Росавиации одобрила авиационный учебный центр компании CAE Centre Amsterdam. В ходе проведения процедуры одобрения членами комиссии, в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил Российской Федерации «Сертификация авиационных учебных центров», были рассмотрены вопросы организации курсов подготовки, содержание программ подготовки и средств, используемых для переподготовки и аварийно-спасательной подготовки членов летных и кабинных экипажей на воздушные суда Hawker-700/750/800/850/900.

Выдаче соответствующих документов предшествовала проверка оснащенности учебной базы Центра, подготовленности инструкторского состава, наличия необходимой документации, включая программы подготовки авиационного персонала и эффективность системы контроля качества учебного процесса. «Признание еще одного зарубежного

авиационного центра подготовки бортпроводников и пилотов расширяет возможности российских авиаперевозчиков для качественной подготовки авиационного персонала», - комментируют в авиакомпании «Меридиан», чьи специалисты также принимали участие в работе комиссии.

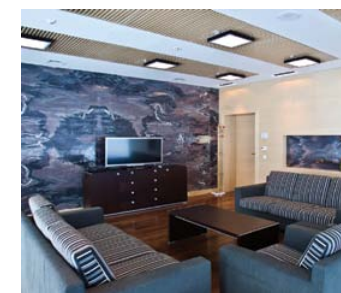
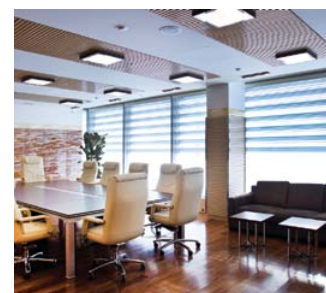
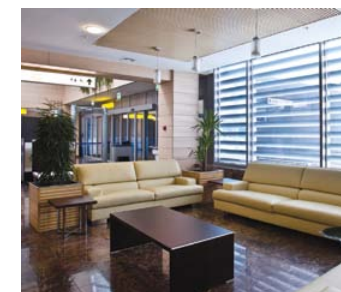
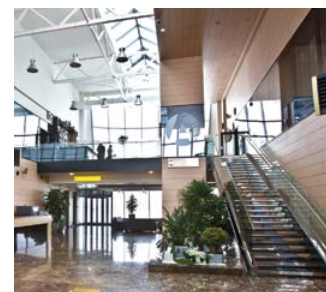
Ранее в сентябре 2012 года CAE Centre Amsterdam получила аналогичное одобрение на воздушные суда Gulfstream G450, GIV, GV (переподготовка летных и кабинных экипажей, аварийно-спасательная и тренажерная подготовка летных и кабинных экипажей на Gulfstream G450, GIV, GV).

В настоящее время в российском авиационном реестре зарегистрировано 11 бизнес-джетов семейства BAe-125. Поставка еще одной машины ожидается до конца лета.

[Список](#) учебных центров, одобренных Росавиацией



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

## Испытание бизнес-джетами

19 июня 2013 года аэропорт «Пулково» начал принимать гостей Петербургского Международного Экономического Форума. Администрация аэропорта предполагала, что за все время ПМЭФ аэропорт примет более 200 рейсов бизнес-авиации, и эти планы «оправдались». Аэропорт даже установил рекорд по трафику: 19 июня было обслужено 604 рейса, что стало абсолютным рекордом для воздушной гавани Санкт-Петербурга. Из них было принято 204 регулярных рейса, отправлено – 208 рейсов, и обслужено 192 рейса деловой авиации с гостями Форума.

Общее количество обслуженных пассажиров превысило 47 тысяч человек.

Как и в прошлом году, сейчас основная нагрузка ложится на единого оператора по оказанию услуг для рейсов бизнес-авиации – компанию «ДжетПорт СПб».

Напомним, что в прошлом году во время проведения Петербургского Международного Экономического Форума, 22 июня 2012 года, было обслужено макси-

мальное количество рейсов за всю историю аэропорта – 574 рейса, и это достижение перекрыто в этом году.

В период с 20 по 24 июня 2012 года сотрудниками компании «ДжетПорт СПб» было обслужено 556 рейсов деловой авиации. Число пассажиров, обслуженных в этот период в «Секторе деловой авиации», составило 1 115 человек, что на 12% больше, чем в 2011 году. Также в дни форума компания «ДжетПорт СПб» обслуживала литерные рейсы и рейсы представителей иностранных государств.

В среднем в 2012 году воздушная гавань Санкт-Петербурга обслуживала 293 авиарейса в день.

В этом году в истории аэропорта произошло важнейшее событие – 25 апреля 2013 года состоялась церемония официального открытия Центра Бизнес Авиации «Пулково-3», который стал первым в Северо-Западном регионе Центр Бизнес Авиации, оказывающий полный комплекс услуг и обладающий всей необходимой инфраструктурой. В период проведения ПМЭФ, работа всех служб аэропорта переведена на усиленный режим, привлечен дополнительный персонал, открыты дополнительные пункты досмотра на входах в терминалы «Пулково-1» и «Пулково-2», а также открыты дополнительные пункты предполетного досмотра в «Пулково-1».

Традиционно, на время проведения Петербургского Международного Экономического Форума, закрыта взлетно-посадочная полоса № 1, которая откроется 23 июня 2013 года. На взлетно-посадочной полосе организовано 65 дополнительных стоянок для воздушных судов первого и второго классов.



## Началось серийное производство AW189

AgustaWestland начала серийное производство нового вертолета 8-тонного класса AW189. Сейчас на сборочной линии завода производителя в Италии находится две машины, которые будут выпущены в офшорной конфигурации. Сертификация AW189 европейскими властями ожидается этим летом, а первые два офшорных AW189 будут поставлены заказчику к концу этого года.

По программе летных испытаний четыре прототипа AW189 уже налетали более 1500 часов. Кроме этого, в наземных испытаниях участвуют еще два прототипа. А в мае 2013 года первый раз поднялся в воздух AW189, на котором будет испытываться оборудование для поисково-спасательных работ, а также наборы для других конфигураций салона.

Вертолет AW189 с взлетным весом 8 т был разработан на основе среднего двухдвигательного военно-

транспортного вертолета AW149, однако представляет собой абсолютно новую модель, которая должна стать дополнением к 12-местному AW139. Программа стартовала в начале 2011 г., а анонсирован вертолет был летом 2011 г. на Paris Air Show. Первый полет опытная машина совершила 21 декабря 2011 года. По заверениям производителя, AW189 обладает уникальной способностью совершать 50-минутный полет с «сухим» главным редуктором, что превышает текущие стандарты сертификации и предлагает дополнительную безопасность и надежность в офшорных перевозках.

Салон вертолета имеет в стандартной комплектации 16 пассажирских мест, однако есть варианты размещения как 18, так и 12 кресел.

К настоящему моменту производитель собрал 70 заказов на AW189.



**Bell Helicopter** Your Mission: save lives  
A Textron Company

Jet Transfer -  
официальный представитель  
**Bell Helicopter**  
в России и на Украине

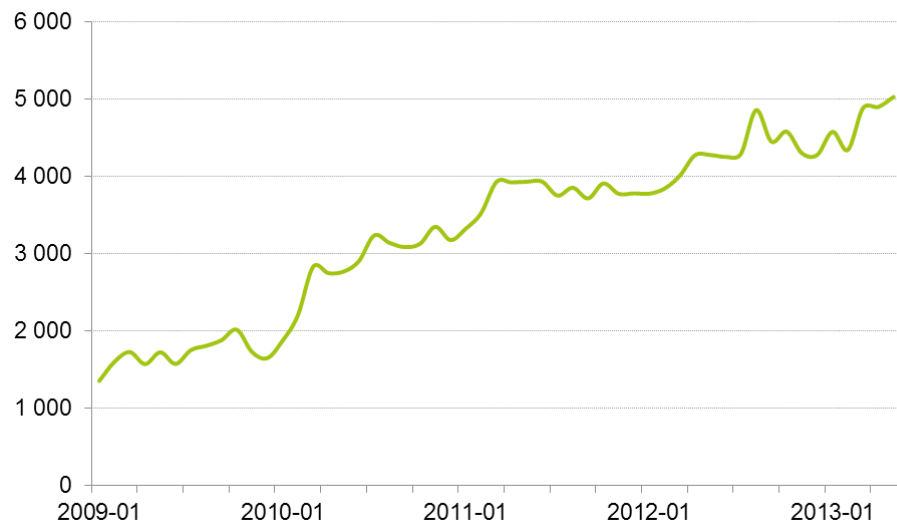
+7 (903) 969 56 03  
[www.bellhelicopter.jettransfer.ru](http://www.bellhelicopter.jettransfer.ru)

## VLJ показывают феноменальный рост

В течение последних четырех лет трафик бизнес-джетов начального уровня (воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 12 000 фунтов) в Соединенных Штатах показывает интенсивный рост. Как сообщает Avinode, с января по май 2013 года по сравнению с тем же периодом 2009 года количество рейсов на самолетах этого класса увеличилось почти на 70%. Для сравнения, количество полетов воздушных судов деловой авиации всех категорий в США за тот же период выросло на 14%.

Однако, несмотря на устойчивый подъем в течение последних четырех лет, с первой половины 2010 года, когда сегмент по сравнению с прошлым годом вырос на 23%, темпы роста начали замедляться. В последующие годы динамика неуклонно падала, и достигла уровня чуть менее 9% в 2013 году.

Actual ELJ, part 135 Flights Departing U.S. per Month



А наибольший вклад в рост трафика этого сегмента, по данным FAA, внес Embraer Phenom 100, который появился на рынке в конце 2008 года. В частности, популярность полетов по Part 135 в этот период обеспечена именно Phenom 100. За последние четыре года количество рейсов по Part 135 в сегменте бизнес-джетов начального уровня выросло на 200%, в то время как рост полетов по Part 135 в целом по отрасли составил более умеренные 21%.

Популярность этого сегмента бизнес-джетов в США также наблюдается и в системе Avinode Marketplace, где запросы на сверхлегкие самолеты увеличились на 42% по сравнению с прошлым годом. Это указывает на рост потребительского интереса к использованию VLJ для чартерных рейсов.

По данным FAA, бизнес-джеты начального уровня оказались более популярным для путешествий в западной части Соединенных Штатов, а восемь из десяти самых популярных аэропортов вылета джетов этого класса расположены в западном и юго-западном районах страны. Интересно, что эти самолеты чаще всего используются для коротких перелетов между аэропортами, среднее время полета между которыми составляет около 4 часов. Как и следовало ожидать, семь из десяти самых популярных маршрутов для самолетов начального уровня также расположены на западе и юго-западе США.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации

**RUBAA**

Russian United Business Aviation Association

## II БАЛТИЙСКИЙ ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

1-2 августа 2013 года,  
Юрмала, Латвия  
Hotel Jurmala SPA  
под эгидой ОНАДА

[www.bbaf.aero](http://www.bbaf.aero)

## Ближе к Европе и России

Американский производитель Gulfstream Aerospace объявляет об открытии первого за пределами США дизайн-центра и офиса продаж. Новый офис будет располагаться в Лондоне, и, как комментируют в Gulfstream, прежде всего он будет ориентирован на клиентов из Европы, России и африканских стран.

По своей функциональности лондонский центр не будет отличаться от аналогичных комплексов в Саванне и Далласе. Заказчикам будут доступны все сервисы, связанные с выбором опций при формировании конечного варианта интерьера, включая дополнительное оборудование. Профессиональные дизайнеры помогут определиться не только с материалом для отделки салона, но и с помощью собственной программы DesignBook наглядно продемонстрируют заказчику, как будет выглядеть салон самолета после окончания работ. Также у заказчика появляется возможность в реальном времени отслеживать все этапы комплектации бизнес-джета с помощью планшета и специальной программы. Новый офис расположен в центре города и занимает площадь 511 кв.м.

«Внутри каждого самолета Gulfstream присутствует идеальный баланс красоты и функциональности. Конструкторы компании Gulfstream стремятся обеспечивать широкий выбор элементов стиля и дизайна, от мягкой кожи до роскошных тканей и напольных покрытий. Компания тесно сотрудничает с каждым клиентом, обсуждая конфигурацию, схему и цвет покраски корпуса и, таким образом, предлагает по-настоящему комплексный подход. Модернизация самолета может включать комплектацию бортовой кухни компактной мебелью, снижение уровня шума в салоне с помощью звукопоглощающих материалов, перепланировку пассажирских мест и многое другое. Какие бы работы по модернизации не выбрали наши заказчики, команда Gulfstream сделает все возможное, чтобы вывести красоту и функциональность бизнес-джета на новый уровень», - комментируют в Gulfstream.

Помимо нового дизайн-центра, в лондонском аэропорту Лутон Gulfstream владеет собственным сервисным центром (одним из трех за пределами США) общей площадью в 1000 кв.м. и ангарным комплексом со складом запчастей, где работает 190 человек.



### Форум деловой авиации

6-я международная конференция  
11 сентября 2013 года, Москва



Форум деловой авиации — крупнейшая в России и СНГ ежегодная конференция, являющаяся традиционным местом встречи ведущих профессионалов отрасли.

#### КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ

- Спрос на услуги деловой авиации в России и мире
- Совершенствование нормативной базы
- Развитие наземной инфраструктуры и ТОиР воздушных судов ДА
- Сочи 2014 — порядок приема рейсов ДА в период Олимпиады

#### К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ

Операторы деловой авиации, представители производителей воздушных судов, аэропортов и хэндлинговых компаний, поставщиков продуктов и услуг для отрасли, представители государственных органов.

**СКИДКИ** при регистрации до 5 августа 2013 года.

Контакт: Дмитрий Степанов, руководитель проекта,  
+7 965 118-71-75, d.stepanov@ato.ru

[WWW.EVENTS.ATO.RU](http://WWW.EVENTS.ATO.RU)

## Производство G650 нормализуется

Глава компании General Dynamics (материнская компания Gulfstream Aerospace) Феба Новакович в конце прошлой недели сообщила о том, что компании Gulfstream удалось преодолеть временные трудности, из-за которых сроки поставок новых самолетов G650 заказчикам были скорректированы.

Напомним, что в конце января 2013 года руководство компании Gulfstream сообщило, что график поставок флагманской машины G650 немного корректируется. По словам г-жи Новакович, после первых поставок темп передачи G650 клиентам немного замедлился. Это было связано с необходимостью доработок серийных самолетов в соответствии с условиями финальной сертификации самолета. Основной причиной сложившейся ситуации стало решение продолжать процесс производства в то время, когда самолет еще не был сертифицирован.

«Именно это и создало дисбаланс между начальной и конечной фазой производства. Сейчас мы внесли необходимые изменения в конфигурацию самолетов, как поставленных заказчикам, так и на «зеленых» бортах (всего 30 самолетов). Параллельно с этим процесс производства новых самолетов не остановился, и они изготавливаются с учетом всех рекомендаций, полученных в процессе сертификации», комментирует г-жа Новакович. На сегодняшний день Gulfstream поставил заказчикам 20 G650.

Кроме того, г-жа Новакович не связывает напрямую влияние экономической ситуации в мире на показатели производителя. По итогам первого квартала 2013 года, доля поставленных самолетов G450 и G550 составила приблизительно 80% всех поставок. В 2013 году Gulfstream планирует поставить 139 «зеленых» самолетов, причем на крупноразмерные бизнес-джеты будет приходиться почти 80% поставок.

## Bombardier верит в рынок

Традиционно, в середине года компания Bombardier Aerospace выпускает свой ежегодный прогноз поставок новых деловых и коммерческих самолетов. В этом году производитель выпустил четвертый 20-летний прогноз, который компания приурочила к выставке Ле Бурже-2013.

Аналитики Bombardier уверены, что рынок бизнес-авиации продолжает постепенное восстановление, и хотя нынешние макроэкономические показатели являются смешанными, общая тенденция развития мировой экономики постепенно сменяется со стабильной на позитивную. Ожидается, что наравне с позитивными экономическими процессами на рынок бизнес-авиации вернется рост заказов и поставок. И хотя в 2013 году количество поставленных бизнес-джетов, в соответствии с прогнозом, будет на уровне прошлого года, но начиная с 2014 года отрасль начнет рост и к 2016 году выйдет на уровень докризисного 2008 года.

Согласно прогнозу, а в докладе представлены только те сегменты, где присутствует Bombardier, в период с 2013 по 2032 гг. будет поставлено в общей сложности 24000 новых бизнес-джетов на общую сумму около \$ 650 млрд. При этом, в период 2013-2022 гг. заказчики получат 9800 самолетов (\$269 млрд.), а с 2023-2032 гг. – 14200 самолетов (\$381 млрд.). Эксперты Bombardier предполагают, что спрос на бизнес-джеты переориентируется на формирующиеся рынки, где будут доминировать большие и суперсредние бизнес-джеты (напомним, что из прогноза исключены сверхлегкие реактивные самолеты и большие корпоративные лайнеры).

Исследователи также предсказывают, что в течение двадцатилетнего периода наибольшее количество бизнес-джетов получат заказчики из Северной

Америки, за ней последует Европа, которая, несмотря на продолжающиеся экономические проблемы, остается вторым по величине рынком. А вот твердое третье место займет Китай. В период 2013-2022 гг. в страну будут поставлено 1000 новых бизнес-джетов, а в период 2023-2032 гг. – 1420 деловых самолетов. В Bombardier также ожидают и рост на ключевых для производителя рынках Бразилии, Индии, России/СНГ, Мексики и Турции.

Примечательно, что по сравнению с прошлогодним прогнозом Bombardier количество поставленных в следующие 20 лет бизнес-джетов не изменилось, однако в этот раз увеличилась на \$ 2 млрд. общая стоимость поставок. Также компания сделала коррекцию по поводу срока начала роста рынка – по прошлогоднему отчету рост должен начаться в нынешнем 2013 году.





## Серый каботаж в России

В рамках 6-го Форума деловой авиации, который пройдет 11 сентября в Москве, партнер компании Capital Legal Service Дерек Блум, затронет одну из самых острых тем в отрасли деловой авиации России — каботажные полеты. Господин Блум проанализирует причины, по которым многие рейсы деловой авиации в нашей стране осуществляются с нарушением действующего законодательства. В его докладе будут представлены некоторые из возможных вариантов выхода из сложившейся ситуации. Прогноз развития деловой авиации в России в целом будет сделан с учетом возможных изменений в Воздушном кодексе и таможенном законодательстве.

По уже сложившейся традиции конференция пройдет в Москве, в отеле InterContinental, при официальной поддержке ОНАДА и при участии оргкомитета выставки JetExpo.

Основные темы конференции:

- Перспективы развития деловой авиации в России
- Спрос на услуги деловой авиации в России и мире
- Совершенствование нормативной базы
- Развитие наземной инфраструктуры и ТОиР воздушных судов ДА
- Сочи 2014 — деловая авиация в период Олимпиады

Форум деловой авиации — крупнейшее в России и СНГ ежегодное мероприятие, ставшее традиционным местом встречи и обсуждения актуальных проблем для операторов и брокеров деловой авиации, производителей воздушных судов, аэропортов и хэндлинговых компаний, поставщиков продуктов и услуг для отрасли.

[Отчет](#) о форуме 2012 г.



# ( THINK BUSINESS )

Вертолет Eurocopter надежный и удобный инструмент для вашего бизнеса.  
Инвестируйте в лучшее.

Еврокоптер Восток  
119180, г. Москва, Якиманская наб., д. 4, стр. 1  
Тел.: (495) 663 15 56, факс: (495) 663 15 59  
info@eurocopter.ru  
www.eurocopter.ru  
www.eurocopter.com

\* думайте о бизнесе  
Thinking without limits

AN EADS COMPANY

## Abelag уходит в историю

Слухи, возникшие на прошлой неделе, относительно продажи крупнейшего в Европе бизнес-оператора – бельгийской компании Abelag Aviation, похоже превратились в реальность. В понедельник официально стало известно, что Abelag Aviation, работающий на европейском рынке с 1964 года, куплен компанией Luxaviation. Официально соглашение будет подписано 20 июня в Брюсселе. До этого момента стороны хранят молчание и никак не комментируют детали соглашения. Однако, судя по всему, Abelag Aviation постигнет судьба немецкого оператора FairJets, который был поглощен Luxaviation два года назад.

Таким образом, Luxaviation из небольшого европейского оператора постепенно превращается в крупного игрока на рынке Старого Света. В декабре 2011 года компания слилась с немецким бизнес-перевозчиком FairJets, сохранив свое название.

Luxaviation была образована в 2008 году. Компания базируется в международном аэропорту Люксембурга с воздушным парком в 17 самолетов, среди которых Cessna Citation XLS, Embraer Legacy 600 и Bombardier CL 300/604.

Среди активов, которые достанутся Luxaviation – флот Abelag Aviation, состоящий из 17 собственных воздушных судов и 16-ти бизнес-джетов, находящихся в управлении компании. Так же бельгийский оператор владеет собственным FBO в брюссельском аэропорту (Abelag Aviation Brussels National), который по итогам 2012 года вошел в десятку крупнейших в Европе. Ежегодно Abelag обслуживал более 20000 пассажиров.

После поглощения Abelag Aviation, Luxaviation будет иметь парк из 50 самолетов и штат из 300 человек.

## Avcon Jet теперь с ACJ318

Австрийский оператор бизнес-авиации Avcon Jet начинает эксплуатацию самого крупного самолета в своем парке – 19-местного ACJ318, ранее принадлежащего другому австрийскому оператору – Jetalliance (самолет 2010 года выпуска, бортовой номер OE-ICE). По некоторым данным, новое воздушное судно будет базироваться в киевском аэропорту «Жуляны».

В течение 2012 года 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 восемь самолетов: Gulfstream G150, Embraer Legacy 600, Dassault 2000EX и Cessna Citation Mustang. 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.



## Есть 600

Как стало известно BizavNews, 6 июня 2013 года на острове Мэн зарегистрирован юбилейный, 600-й бизнес-джет. Им стал Dassault Falcon 900EX (2013 года выпуска, бортовой номер M-JPLC). Оператором самолета стала компания Yolenal Aeronautics. С момента регистрации 550-го самолета прошло ровно полгода, и такая динамика сохраняется уже последних три года.

«Я хотел бы поздравить Хартли Эльдера и всю команду Регистра с этим достижением», сказал Джон Шиммин, министр экономического развития. «Огромный успех реестра является доказательством их упорного труда, высокого уровня обслуживания клиентов и прочных отношений Острова Мэн с авиационной отраслью».

В среднем в год префикс «М» получают порядка 100 воздушных судов. При этом, за последние два-три года наблюдается тенденция регистраций крупных бизнес-джетов типа Gulfstream G550, Dassault Falcon 7X и Bombardier Global, и наоборот, снижение инте-

реса со стороны владельцев нижнего сегмента. А в январе 2013 года здесь был зарегистрирован первый бизнес-джет G650, принадлежащий финскому оператору AirFix.

Аналитики объясняют такую ситуацию, прежде всего, продуманной политикой авиационных властей острова. Авиационный регистр острова Мэн на сегодня самый популярный регистр среди владельцев частных воздушных судов. Сейчас здесь зарегистрировано самое большое количество самолетов: от маленьких вертолетов до авиалайнеров класса ACJ и VVJ. На сегодня это наиболее лояльное государство по отношению к собственникам воздушных судов, как с точки зрения стоимости необходимых сертификатов (сертификат летной годности, свидетельство о регистрации и т.д.), так и с точки зрения оперативности самих авиационных властей (например, одобрение пилота занимает 15-20 минут).

Остров Мэн, являясь составной частью Великобритании, предоставляет зарегистрированным воздушным судам «Certificate of Commercial Use». Этот документ в некоторых государствах позволяет избежать начисления НДС и прочих налогов на ГСМ. Остров Мэн на сегодня не требует каких-либо особых процедур сертификации оператора, то есть чтобы зарегистрировать самолет в этом реестре не нужна сертифицированная структура – компания собственник формально и будет оператором.

В настоящее время остров Мэн является самым быстрорастущим в мире регистром морских и воздушных судов и, по данным Flightglobal, занимает 4-е место среди всех регистров по количеству зарегистрированных бизнес-джетов.



## Любой бизнес-джет в паре касаний



Upcast JetBook



Перейдите прямо на страничку приложения, воспользовавшись камерой вашего iPad и размещенным слева QR-кодом. Или наберите Upcast JetBook в App Store.



## 10 AS350 B3e отправятся в Тайланд

В рамках выставки в Ле-Бурже, компании Helipartner Thailand и Eurocopter подписали контракт на поставку десяти вертолетов Eurocopter AS350 B3e в период с 2013 по 2015 года. Комментируя сделку, представители обеих компаний отметили растущий спрос на легкие вертолеты в странах Юго-Восточной Азии, особенно в Таиланде и Малайзии. Планируется, что новые вертолеты будут переданы в лизинг компаниям, работающим в этом регионе.

По словам представителей Helipartner Thailand, после поставки первого вертолета в мае 2013 года клиенту из Индонезии, компания приняла решение о расширении услуг лизинга именно вертолетов Eurocopter AS350 B3e, который продемонстрировал заявленные характеристики и возможности. Предполагается, что вертолеты будут использоваться в различных миссиях, включая деловые и туристические перевозки.

Частная компания Helipartner Thailand начала работу в 2008 году, в качестве многопрофильной компании по указанию услуг в вертолетном сегменте. В 2011 году компания расширила свою деятельность и создала совместно с крупнейшим малазийским офшорным оператором SFS Aviation совместное предприятие по лизингу вертолетной техники и оказанию услуг, связанных с управлением воздушных судов и ТОиР.

За последние полмесяца это второй крупный контракт Eurocopter на поставку вертолетов AS350. В конце мая компания Pylon Aviation, базирующаяся в городе Чандлер (США), заказала два AS350 B3e и четыре AS350 B2 производства American Eurocopter на общую сумму в \$20 млн.

## «Черный Ястреб» превратили в VVIP-вертолет

Американская компания Sabreliner продемонстрировала на выставке Ле Бурже 2013 модернизированный многоцелевой военный вертолет Sikorsky UH-60 Black Hawk, заказанный ВВС Иордании в качестве VIP-транспорта. Примечательно, что установка нового VVIP-салона на вертолете не затронула все военные атрибуты, которые будут эксплуатироваться в соответствии с их предназначением.

Так, в кабине пилотов полностью оставлены приборы ночного видения, локаатор, позволяющий сопровождать одновременно нескольких целей, детектор реактивной струи ракеты, антирадар, подавитель радиосигналов, а также многое другое оборудование, которое необходимо при видении военных действий. При этом, салон вертолета не уступает любому бизнес-джету. О комфорте пассажиров «заботятся» VIP-кресла, улучшенная звукоизоляция, устойчивые и мощные средства связи, а также развлекательная система.

Сейчас в Sabreliner говорят об 11-ти заказах на новую версию, поступивших от военных ведомств ряда стран. В компании не комментируют конечную стоимость «бизнес-военного» вертолета, ссылаясь на то, что каждый заказ по-своему индивидуален.

В 2012 году компания уже поставила подобный вертолет Королевским ВВС Бахрейна.

UH-60 Black Hawk (Sikorsky S-70) - многоцелевой вертолет, который предназначался для замены машин Bell UH-1, и должен был перевозить 11 военнослужащих в боевом снаряжении. Опытный экземпляр YUH-60A поднялся в воздух 17 октября 1974 г.,



а 23 декабря 1976 г. он был объявлен победителем на конкурсе проектов, оставив позади машины Bell 240 и Boeing Vertol 179. При установке дополнительных пилонов может оснащаться ПТУР AGM-114 Hellfire, дополнительными топливными баками для полетов большой дальности. Также в передней части грузового отсека может устанавливаться пулемет M240 и M134.

Компания Sabreliner известна как поставщик услуг на рынке авиатехники правительственных, военных и бизнес-структур. Компания, специализирующаяся на усовершенствовании, доработке и техническом обслуживании планеров, двигателей и других компонентов, получила широкое признание за свою способность поддерживать надлежащее состояние воздушных средств, находящихся в длительной эксплуатации. Sabreliner предлагает полный пакет услуг по покраске и внутреннему ридизайну, а также апгрейду бортового оборудования вертолетов.

## Bombardier «включает форсаж»

После достаточно «тихих» двух месяцев работы в апреле и мае 2013 года, в первые две недели июня канадский авиапроизводитель Bombardier показывает впечатляющие результаты, при чем, как по поставкам, так и по подписанным контрактам. В рамках прошедшего в Ле-Бурже авиасалона производитель стал главным ньюсмейкером из сегмента бизнес-авиации, подписав сразу два крупных контракта на самолеты.

Первый из них – со своим давним партнером VistaJet, за которым и так числится крупнейшая в истории бизнес-авиации сделка по приобретению самолетов деловой авиации. В этот раз VistaJet подписала контракт на поставку 40 новейших Challenger 350 – твердый заказ на 20 машин общей стоимостью в \$ 518 млн. и опцион на такое количество самолетов. Общая стоимость контракта составляет \$ 1,035 млрд. по ценам 2013 года. Поставки первых самолетов запланированы на середину 2014 года.

В компании VistaJet как всегда очень эмоционально комментируют подписания очередного контракта. По словам главы компании Томаса Флора, новый



Challenger 350 идеально впишется в линейку самолетов компании, разбавив существующий флот бизнес-джетов Challenger и Global. «Я лично принимал участие в работе фокус-групп, которая привела к созданию концепции Challenger 350, и я уверен, что этот самолет обеспечит такие комфорт, технологии и дальность, какие заслуживают наши клиенты», продолжает он.

Решение о столь стремительном росте собственных провозных мощностей в компании объясняют развитием рынков развивающихся стран, прежде всего BRINC. А среди регионов базирования новых самолетов VistaJet на первое место ставит Россию и Китай. В настоящее время парк VistaJet насчитывает более 30 бизнес-джетов канадского авиапроизводителя.

Вслед за подписанием контракта с VistaJet, Bombardier Aerospace объявил о получении крупного заказа на самолеты Global 8000. Традиционно имя заказчика не прозвучало, но сумма сделки также впечатляет – \$ 804 млн. Всего, согласно сообщению производителя, клиенту будет поставлено 12 машин данного типа.

Также канадский производитель уже отметил себя в июньских поставках. Похоже, что Bombardier после двух провальных месяцев (апрель, май 2013 года) вновь восстанавливает статус-кво. Статистика поставок за две недели июня ярко это иллюстрируют.

продолжение ►

За этот период Bombardier смог поставить по ранее заключенным контрактам 24 самолета, тогда как за апрель и май, вместе взятые, всего 21 самолет. Канадский производитель никак не хочет расставаться с лаврами одного из лидеров авиапрома и вновь возвращает себе лидирующие позиции.

Примечательно, что два самолета (Challenger 605 и Challenger 300) 19 и 17 июня, соответственно, получили российские заказчики. Известно, что Challenger 300 уже зарегистрирован на острове Мэн, как M-ARRH, а Challenger 605, скорее всего, будет с отечественными номерами RA-67238.

За этот период большинство поставок пришлось на семейство Global. Так, бизнес-джеты Global 6000 получили заказчики из Германии, Швейцарии, Франции, Австрии и США (три самолета). Также американские заказчики получили два самолета Global

5000 и один аналогичный бизнес-джет ушел клиенту из Великобритании.

Самолеты Challenger 300 также активно поставлялись американским заказчиком. За этот период они получили сразу четыре машины. Еще по одной отправились в Люксембург, Россию, Марокко и Мексику. А его старший брат, Challenger 605, был поставлен в Великобританию, ОАЭ, Россию и, опять же, в США (две машины). Традиционно данные по поставкам самолетов семейства Learjet будут готовы к началу следующего месяца.

По данным GAMA, канадский производитель с января по март 2013 года поставил один Learjet 45XR, два Learjet 60XR, 14 Challenger 300, пять Challenger 605 и 17 самолетов семейства Global (за аналогичный период 2012 года производитель поставил 29 бизнес-джетов: два Learjet 40XR/45XR, три Learjet 60XR, 11

Challenger 300, 8 Challenger 605, один Challenger 850 и четыре Global 5000/6000).

И нельзя обойти еще одно важное событие в истории производителя. В начале июня Bombardier сообщил о передаче юбилейного, пятисотого бизнес-джета семейства Global. В торжественной обстановке на заводе производителя в Монреале новый Global 6000 получила французская компания Groupe Bolloré.

История семейства Global началась в октябре 1991 года, когда компания Bombardier объявила, о том, что приступает к проектированию нового корпоративного самолета. Global Express сохранил конструктивные особенности, присущие самолетам Canadair: фюзеляж круглого сечения, низкорасположенное стреловидное крыло, Т-образное хвостовое оперение. Первый Global Express выполнил первый полет 13 августа 1996 года, канадский сертификат летной годности был получен в июле 1998-го. Вскоре после сертификации начались поставки самолетов заказчикам.

Сейчас большая часть самолетов Global эксплуатируется в Северной Америке (40%) и Европе (33%). На третьем месте, с 14%, идет Азия, при этом количество самолетов эксплуатирующихся в регионе за пять лет увеличилось втрое. Новая веха в истории популярного семейства началась три года назад. В октябре 2010 г. компания Bombardier официально анонсировала запуск программ Global 7000 и Global 8000. Согласно графику, Global 7000 поступит в эксплуатацию в 2016 г., а Global 8000 получит сертификат типа годом позже. На настоящий момент Bombardier намеревается производить одновременно все четыре модели семейства Global: 5000, 6000, 7000 и 8000 — и предоставит заказчикам выбор самолета с дальностью от 5,2 до 7,9 тыс. морских миль.



## Avjet Corporation выводит на рынок 16-местный BBJ

Американская компания Avjet Corporation, специализирующаяся на предоставлении услуг бизнес-авиации, сообщила о добавлении в воздушный парк второго самолета Boeing Business Jet (BBJ), который будет базироваться в Майами. 16-ти местный BBJ имеет четыре спальни, две туалетных комнаты с душем. Салон самолета оснащен высокоскоростным Интернетом и спутниковой телефонной связью, а также полностью укомплектован системой развлечения на борту.

Примечательно, но самолет будет предлагаться для выполнения чартерных рейсов с фиксированной стоимостью летного часа в \$12500. Также в Avjet Corporation сообщили, что в настоящее время они являются единственным оператором самолетов BBJ по Part 135 в США (одобрение FAA было получено в мае текущего года). В компании, комментируя вывод на чартерный рынок столь «серьезной» машины, говорят о возросшем спросе на перелеты «от побережья до побережья» среди зарубежных корпораций, имеющих бизнес в США. Также, по словам президента Avjet Corporation Марка Лефевра, опыт, накопленный компанией на международных направлениях, позволит существенно увеличить и количество международных рейсов.

Помимо США, Avjet Corporation базирует свои самолеты и в Японии (Gulfstream V) и выполняет рейсы по региону. В прошлом году прирост рейсов из Японии и Китая составил порядка 8%, а из России – 4%. Российский рынок также для компании перспективный (первым шагом стало создание русскоязычной версии сайта), и компания планирует в текущем году довести рост на российском направлении до 10%.

Помимо рынка Юго-Восточной Азии и России, Avjet Corporation делает реальные шаги по укреплению



позиций и в африканских странах, прежде всего в Нигерии. В 2012-2013 годах компания увеличила количество рейсов в Лагос в три раза. Сейчас совместно с Evergreen Apple Nigeria (основной провайдер услуг деловой авиации в аэропорту Лагоса), компания реализует ряд совместных проектов, включая строительство FBO.

Сейчас парк Avjet Corporation состоит из 25 самолетов, включая BBJ, Gulfstream G550/450/200/150, Bombardier Global Express, Challenger 604, Cessna Citation Bravo и Hawker 800XP.

Но бизнес-чартеры для Avjet Corporation далеко не главный сегмент бизнеса. Компания является крупнейшим провайдером услуг на рынке купли-продажи самолетов BBJ, Global Express и Gulfstream. За последние тридцать лет компания продала 350 новых и подержанных самолетов на сумму, превышающую \$6 млрд. Avjet Corporation имеет наивысшие рейтинги от авторитетных агентств: Aviation Research Group (ARG/US), Wyvern Wingman Alliance, IS-BAO и Air Charter Safety Foundation, а также от других независимых аудиторских фирм.

## ПолуVIP

Очень неожиданным шагом, по мнению многих аналитиков, стало сообщение Bangkok Airways о выходе компании в luxury-сегмент. Причем не сам факт выхода авиакомпании в премиальный сегмент стало неожиданностью, а то, как компания начнет работу в новом для себя бизнесе.

На прошлой неделе руководство компании рассказало представителям тайских СМИ о новом самолете, который Bangkok Airways получит летом 2013 года. Очередной Airbus A319, который будет поставлен компании в рамках подписанного ранее контракта с Airbus Industries, будет оборудован двумя салонами: экономического класса и 12-ти местным VVIP-клубом как у полноценного бизнес-джета.

Сейчас новый лайнер находится в центре комплектации компании Sabena Technics где и устанавливается интерьер. Работы по переоборудованию, включая комплект для быстрой трансформации из VIP-комплектации в экономичный обошелся перевозчику в \$6 млн. При этом в Bangkok Airways не исключают, что трансформация салона будет происходить достаточно часто, так как сейчас компания испытывает сильную нехватку самолетов.

Уже сейчас Bangkok Airways начинает продавать рейсы на этом самолете, обещая клиентам уровень сервиса, соответствующий ACJ319, на которых летает королевская семья и высокопоставленные военные чиновники. Правда до сих пор не понятно, самолет

будет летать в чартерных рейсах или компания сможет предложить VIP-обслуживание на регулярных направлениях? К тому же, полноценного ACJ319 из нового самолета не получится, так как его дальность составит всего 6700 км. При этом полет с пустым экономическим классом, при катастрофической нехватке самолетов, особенно в «высокий» сезон, сделает этот рейс просто «золотым».

Сейчас в Таиланде работают несколько операторов бизнес-авиации. Крупнейший из них – Mjets Ltd, в распоряжении которого находятся самолеты Gulfstream V. Представители оператора не могут понять бизнес-стратегию нового игрока в сегменте. «Смотря на выбор столь нестандартной бизнес-схемы возникает вопрос, а нужно ли изобретать велосипед? Наши бизнес-джеты Gulfstream V могут перевозить 13 пассажиров без посадки на расстояние до 10000 км., а уровень комфорта, поверьте, ничем не уступает «ноу-хау» от Bangkok Airways. При этом, в ценовом противостоянии, как нам кажется, выбор клиента будет в нашу пользу», – комментируют в Mjets.

Bangkok Airways – одна из самых динамично развивающихся авиакомпаний Юго-Восточной Азии и первая частная в стране (авиакомпания была основана изначально в 1968 году под названием Sahakol, а в 1986 году переименована в нынешнее название. Базовый аэропорт в Бангкоке – Suvarnabhumi). Bangkok Airways выполняет внутренние рейсы из Бангкока на Краби, Корат и Сурин, а также в Мьянму, Лаос, Камбоджу, Вьетнам, Малайзию, Сингапур, Китай и Японию. Воздушный флот компании Bangkok Airways сейчас насчитывает 21 самолет: восемь ATR-72, пять самолетов A320 и восемь A319.





## Diamond Aircraft откроет производство в России

Уральский завод гражданской авиации (входит в холдинг «Оборонпром» госкорпорации Ростех) и австрийская компания Diamond Aircraft Industries подписали на авиасалоне в Ле Бурже соглашение о производстве и совместной разработке в России семейства легких многоцелевых самолетов. По оценкам специалистов «Ростеха», потребность российского рынка в таких самолетах составляет не менее 200 машин. «Ростех» также займется лизингом производимой техники.

«Планируется наладить производство небольших пассажирских самолетов, вмещающих до 19 пассажиров. Подобный тип самолетов способен обеспечить потребность местных воздушных линий, обслуживающих перелеты на расстояния в пределах 400-1000 км», - пояснил управляющий директор по авиационным проектам Ростеха Алексей Федоров.

«Новые самолеты такого класса в России не производятся. Существующие зарубежные аналоги - это, как правило, самолеты с негерметичным фюзеляжем, изготовленным из алюминиевых сплавов, с турбовинтовыми двигателями. Мы хотим предложить рынку самолеты с планером, изготовленным из композитов, с дизельными двигателями, работающими на авиационном керосине. Эти решения позволят снизить расход топлива в 2,5 раза».

На первом этапе сборка самолетов и авиационных двигателей для них будет полностью осуществляться в Австрии. Второй этап предусматривает частичную локализацию производства авиакомпонентов в России. На третьем завершающем этапе все компоненты легких самолетов и дизельные двигатели для них будут полностью производиться на Уральском заводе гражданской авиации.

Первый российский легкий многоцелевой самолет может быть введен в эксплуатацию уже в 2016 году. «Региональная авиация в России сегодня оказалась в кризисе из-за отсутствия качественных современных легких самолетов, доступных по цене», - заявил гендиректор Ростеха Сергей Чемезов. «Имеющиеся в авиапарке страны Ан-2 и Л-410 морально устарели, имеют низкую топливную эффективность и высокую стоимость эксплуатации. Производство принципиально новой машины позволит заполнить эту нишу и создать замену существующему парку устаревших самолетов. В будущем, чтобы упростить процесс эксплуатации новых машин, Ростех планирует организовать собственные лизинговые программы».

Дополнительные пункты подписанного сегодня соглашения предусматривают локализацию сборки роторных двигателей мощностью до 190 лошадиных сил для беспилотных летательных аппаратов гражданского и военного назначения, а также разработку и производство дизельных авиадвигателей.

«Мы считаем Россию перспективным рынком: за счет очень значительной территории в этой стране существует большой потенциал развития сегмента внутренних перевозок», - сказал президент Diamond Aircraft Кристиан Дриз. «Как показывает мировая практика, при должном развитии этого сектора он может быть весьма рентабельным».

Diamond Aircraft Industries также ведет переговоры о возможном производстве в России четырехместных самолетов DA40, используемых для начальной подготовки пилотов. Компания предложила Росавиации поставить подведомственным ей вузам 135 таких самолетов.



На австрийских DA-42 уже учатся летать будущие российские гражданские летчики

## Надежда на развивающиеся рынки

Пока французский производитель Dassault Falcon не может похвастаться хорошими производственными показателями. В нынешние посткризисные времена модельный ряд производителя вроде соответствует предпочтениям потенциальных клиентов, но компания пока констатирует только застой в поставках в течение последней пары лет.

По словам генерального директора Dassault Aviation Эрика Траппиера, рынок для бизнес-джетов Falcon является «еще выздоравливающим». Выступая на ежегодной пресс-конференции компании в марте 2013 года, он сказал: «Рынок бизнес-джетов пока находится в состоянии выздоровления, но мы надеемся на скорое восстановление, особенно в Соединенных Штатах. Неопределенность мировой экономики и, в частности, на наших исторических рынках в США и Западной Европе, заставляет нас сохранять бдительность». А в апреле, на выставке АВАСЕ в Шанхае, генеральный директор Dassault Falcon Jet Джон Розанваллон сказал, что компания в последнее время активно работает на азиатском рынке, и выразил уверенность в росте продаж в этом регионе.

В 2012 году Dassault поставил 66 бизнес-джетов Falcon, что не намного больше результата 2011 года – 63 самолета. Эти поставки дали доход компании € 2,8 млрд. (\$ 3,6 млрд.). В 2013 году производитель планирует поставить около 70 самолетов Falcon. Напомним, что в 2009 году производитель поставил 77 бизнес-джетов, а в 2010 – рекордные 95 самолетов. Однако, портфель заказов производителя показывал совсем другую динамику. После провального 2009 года, чистое количество заказов в 2011 году вышло в положительную зону и продолжает расти.

На фоне некоторого зстоя, Эрик Траппиер все еще надеется на более быстрое восстановление рынка,

особенно в США и в некоторых новых для компании регионах, таких как Южная Америка, Россия и Северная Европа. По его словам, заказчики из этих регионов сейчас считаются «очень активными». В то время как, Индия «ведет себя очень тихо», а Китай немного снизил активность.

Тем не менее, в настоящее время Китай является вторым по величине рынком для флагмана производителя Falcon 7X, и американское подразделение Dassault планирует оборудовать в этом году для китайских заказчиков около 10 Falcon 7X. «В 2013 году Китай останется динамичным и процветающим регионом для отрасли. Наша отрасль и китайские власти сформировали здоровые отношения, которые обеспечат рост в ближайшие годы», говорит Джон

Розанваллон. По его словам, рост будут обеспечивать амбициозные программы китайского правительства, направленные на улучшение инфраструктуры по всей стране.

Dassault имеет три офиса продаж в Китае – в Пекине, Шанхае и Гонконге. По словам главы Dassault Falcon, у компании в этом регионе есть два типа клиентов: крупные организации, такие, как Minsheng Bank и ABC Bank, которые работают как лизинговые компании, и успешные предприниматели. До конца этого года Dassault Falcon ожидает, что флот Falcon 7X в Гонконге и материковом Китае достигнет более 20 самолетов. Доля рынка Dassault Falcon в 2011-2012 годы в Азиатско-Тихоокеанском регионе (не включая Индию) оценивалась чуть более 30%.



## Bell поборется с R66

В этом году компания Bell Helicopter ударно выступила на авиационной выставке Ле Бурже в Париже. Прежде всего, производитель представил свою новинку – трансформируемый Bell-429 EMS/VIP. По словам Александра Евдокимова, генерального директора Jet Transfer, официального представителя Bell Helicopter в России и Украине, этот вертолет привлек внимание как российских, так и европейских компаний, и многие российские клиенты приехали в Париж, чтобы увидеть своими глазами как именно выглядит быстроремное медицинское оборудование, которое так легко в применении».

Однако главным событием для американского вертолетостроителя стал анонс новой программы. Bell Helicopter собирается выпустить новый пятиместный вертолет, который должен будет бороться в очень конкурентном сегменте легких однодвигательных машин. Это будет первый новый вертолет производителя этого класса после Bell 206 Jet Ranger, и он вступит в противостояние с успешным Robinson R66.



На парижской выставке американский производитель представил концепцию абсолютно нового вертолета сегмента SLS (short light single), который будет официально анонсирован в следующем году на Heli-Expo. Пока эта машина находится в разработке, и для точного попадания в рынок компания создала специальный консультативный совет клиентов, который и определит спецификации вертолета. Однако уже известно, что новый вертолет будет оборудован интегрированной авионикой Garmin G1000 и двигателем Turbomeca Arrius 2R мощностью 450-550 л.с. Полезная нагрузка составит не менее 680 кг (1500 фунтов), а максимальная дальность полета более 360 морских миль (667 км).



Такие характеристики были установлены на основе данных, уже предоставленных консультативным советом, многие члены которого знакомы с ближайшими конкурентами – R66 и Eurocopter EC120. Последний был лидером в сегменте SLS до выхода на рынок Robinson R66, который изначально разрабатывался так, чтобы стоить менее \$ 900 тыс.

По словам представителей Bell, новый легкий вертолет будет конкурентоспособным в своем сегменте, однако конкретные цены компания не представила. В настоящее время Bell 206 Jet Ranger оценивается в \$ 1,4 млн.

В то же время, самый главный конкурент будущего вертолета, R66, показал, что покупатели в этом

сегменте очень чувствительны к ценообразованию, и правильная политика в этом вопросе может завоевать рынок. Всего за три года с момента ввода в строй Robinson продал более 400 R66, при этом вертолет до недавнего времени не имел сертификата на важных рынках России и Канады, а одобрение EASA еще не получено.

В то же время, кроме конкурентоспособных цен, стратегия Bell Helicopter направлена на оснащение вертолета современной авионикой, обеспечение более высоких летных характеристиках и широкой сети поддержки.

Первый полет нового вертолета Bell Helicopter планируется в 2014 году.

## Персональный джет по-польски

Авиационный стартап из Польши, компания Flaris, удивил посетителей Парижского авиасалона, показав прототип своего, до сих пор неизвестного, пятиместного одномоторного сверхлегкого реактивного самолета LAR-01. Самолет уже имеет бортовой номер SP-YLE и совершал низкоскоростные испытательные пробежки. По словам представителей компании, после авиашоу начнутся высокоскоростные наземные испытания, а в первый полет прототип отправится до конца этого года. Сертификация LAR-01 по Part 23 EASA и FAA ожидается в конце 2015 года.

Новый VLJ изготавливается полностью из композиционных материалов, и имеет несколько уникальных особенностей: в носовую часть установлен спасательный парашют, вход облегчают широкие, открывающиеся назад, двери, самолет имеет съемные крылья и горизонтальный стабилизатор для облегчения хранения, топливный бак, установленный в фюзеляже, а с обледенением борется электрическая система. Также конструкторы отмечают исключительно высокое аэродинамическое качество самолета равное 18 (то есть при отказе двигателя самолет сможет при потере высоты на 1 км пролететь расстояние 18 км).



Прототип оснащен двигателем Pratt & Whitney Canada PW610F с системой FADEC и тягой 950 фунтов, но, по словам менеджера по продажам Flaris Энтони Крола, компания также рассматривает в качестве силовой установки и PW615F тягой 1460 фунтов, а также двигатели Williams International и Price Induction. На самолет будет установлен двойной комплект авионики Garmin G600.

Расчетные характеристики включают возможность эксплуатации на грунтовых взлетно-посадочных полосах, максимальную крейсерскую скорость 380 узлов (700 км/ч), скорость сваливания 62 узлов (115 км/ч), максимальную высоту полета 46000 футов (14000 м) и дальность 1350 морских миль (2500 км).

Вес пустого самолета планируется выдержать в районе 1543 фунтов (700 кг), а максимальный взлетный вес предполагается на уровне 3300 фунтов (1500 кг).

Компанией Flaris владеет польская производственный холдинг Metal-Master, который и финансирует разработку LAR-01. Сам Metal-Master занимается разработкой и производством конвейерной оснастки для производителей грузовых автомобилей, таких как Scania, Volvo и Man.

К моменту сертификации Flaris уже планирует запустить серийное производство на уровне 10 самолетов в год, а если заказать LAR-01 сейчас, то он обойдется в \$ 1,5 млн.

## Бизнес-версию SSJ-100 покажут на МАКС-2013

Как сообщает ИТАР-ТАСС, со ссылкой на президента компании «Гражданские самолеты Сухого» Андрея Калиновского, первый самолет Sukhoi SuperJet 100 в версии бизнес-джет (SBJ) будет передан госзаказчику до конца 2013 года.

«Сейчас в Комсомольске-на-Амуре заканчиваются летные испытания первого самолета в бизнес-версии», - сообщил он. «В конце июня его перегонят в Ульяновск на покраску, затем он перейдет в Жуковский на монтаж интерьера. Как раз к МАКСу мы хотим показать самолет с новым интерьером», комментирует президент компании «Гражданские самолеты Сухого» Андрей Калиновский. До конца года самолет Sukhoi Business Jet будет передан одному из госзаказчиков.

Какое именно ведомство получит SSJ-100, Калиновский не назвал. «У нас есть несколько заказчиков, но кому из них будут выделены средства на SSJ в этом году, кто будет первым, пока трудно сказать», - отметил президент ГСС. «Но то, что какая-то из госструктур получит в этом году SSJ-100, об этом уже можно сказать на 100 %». Однако по информации BizavNews, первый SBJ (бортовой номер RA- 95009) получит правительство Республики Татарстан.



*Концепция салона SBJ от «ВЕМИНА Авиапрестиж»*

По словам Калиновского, первый бизнес-джет от ГСС – это пока только первая версия в рамках большого проекта. «Бизнес-джет - это не только интерьер. Это значительно увеличенная дальность, это дополнительные баки, установка дополнительного трапа, масса функций, которая отличает обычный самолет от бизнес-джета», - сказал он. «Да, мы начинаем выходить на рынок, предлагая первый, упрощенный вариант бизнес-джета. Когда проект будет реализован в полном объеме, мы пока просчитываем. Просчитываем и инвестиции, так как создание бизнес-джета - это серьезные, очень серьезные инвестиции».

Скорее всего первым SBJ станет второй самолет, который был предназначен для Армавиа и который авиакомпания не могла забрать по финансовым

причинам. Этот самолет сняли с конвейера, так как ему требовалось уже довольно много доработок, и поэтому его решено было временно оставить в ангаре, бывшем малярном цехе. По последним слухам, именно этот самолет решено достроить в виде бизнес-джета.

А стартовым заказчиком бизнес-версии самолета Sukhoi SuperJet 100 стала в 2011 году швейцарская Comlux Aviation Group. Тогда был подписан контракт на поставку двух самолетов и опционе еще на два судна. Начало поставок запланировано на 2014 год. Стоимость контракта составляет 200 млн. долларов, включая стоимость опционов. Группа компаний Comlux - одна из ведущих компаний на рынке деловой авиации, предоставляющая воздушные суда в чартер по всему миру.

## Летать охота

К 1 августа президенту страны должен быть представлен план действий федеральных органов власти по развитию авиации общего назначения (АОН). Его разрабатывает специально созданная Комиссия при президенте РФ, которую возглавляет помощник президента Юрий Трутнев.

В минувшую пятницу Трутнев провел выездное заседание Комиссии в станице Новотитаровская Краснодарского края, где находится один из аэродромов малой авиации, и, что называется, на практике познакомился с типичными проблемами отрасли.

По словам Юрия Трутнева, развитие в стране малой авиации - это «абсолютно комплексный вопрос, его нельзя разбивать на части, иначе не будет результата». Поэтому в проекте плана предусматривается решение всех основных вопросов отрасли: восстановление имеющейся и строительство новой наземной инфраструктуры, обеспечение отрасли современными судами, в том числе развитие отечественного производства, подготовка высококвалифицированных кадров. В частности, по оценкам Трутнева, у нас в стране сейчас всего около двух тысяч пилотов малой авиации, а надо как минимум в десять раз больше.

На совещании было решено максимально использовать для нужд АОН базу ДОСААФ. Однако эта база в значительной степени изношена и, по оценкам экспертов, через 5-7 лет будет списана. Поэтому ей необходима и государственная поддержка, и частные инвестиции.

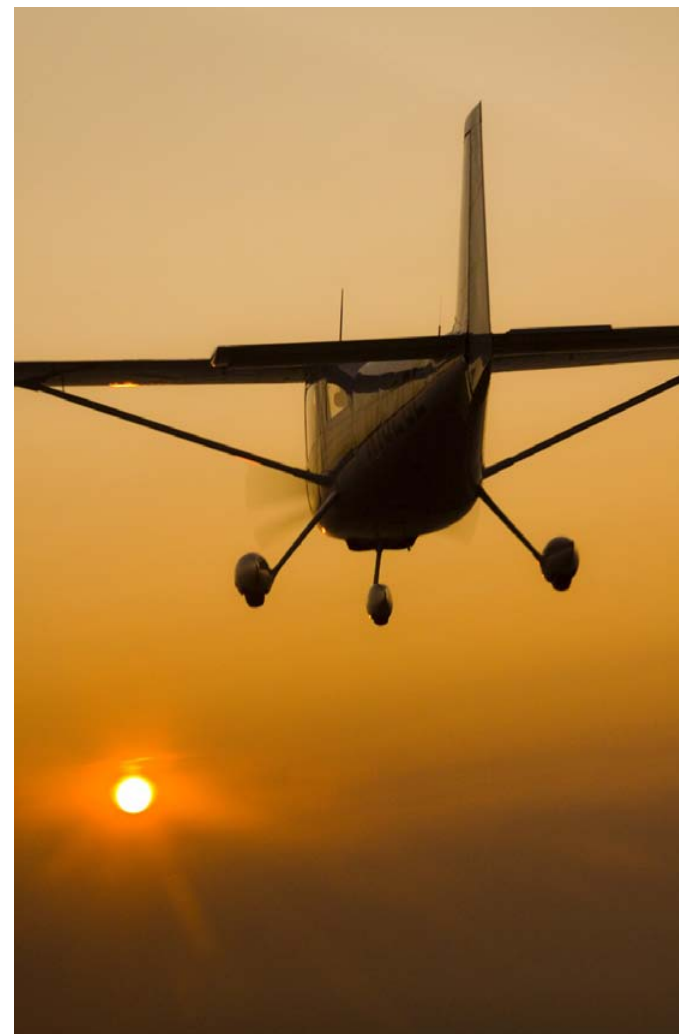
Однако в бизнесе развитием малой авиации сейчас занимаются исключительно энтузиасты. Действующее законодательство и колоссальные из-

держки не позволяют извлекать никакой прибыли. Именно поэтому в проекте плана действий предусмотрены существенные преференции предприятиям, которые захотят этим бизнесом заниматься. В частности, предполагается снятие таможенных пошлин на ввозимые летательные аппараты с массой аппарата до 2000 кг, а также на авиационные бензины, не производимые в России.

Предполагается внести изменения в порядок исчисления транспортного налога на воздушные суда АОН, установить льготные ставки арендной платы и земельного налога на земли, используемые под аэродромы и посадочные площадки, и многое другое. Будут внесены изменения в госпрограмму «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы», направленные на развитие производства воздушных судов для АОН.

Предполагается исключить дублирование функций федеральных органов власти в области авиации общего назначения и избыточное госрегулирование. На заседании Комиссии был также принят Кодекс российского пилота авиации общего назначения. Те, кто добровольно подписываются под этим документом, в частности, обязуются: знать и соблюдать воздушное законодательство РФ, постоянно повышать уровень летной подготовки, считать безопасность полетов наивысшим приоритетом, быть добровольным спасателем, содействовать правопорядку и защите интересов Российской Федерации.

«Кодекс не является юридическим документом. Мы им хотим подчеркнуть, что пилот авиации общего назначения очень полезен для страны», - сказал Юрий Трутнев и первым поставил подпись под документом. Напомню, что Юрий Трутнев сам является



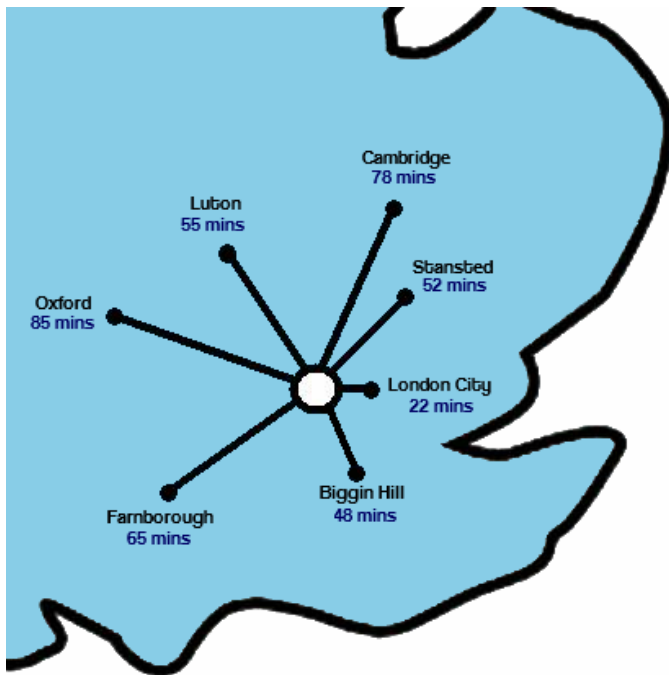
пилотом вертолета, и принципы Кодекса имеют для него абсолютно реальный смысл.

Источник: Российская газета

## Какой аэропорт Лондона наиболее удобен для деловых пассажиров?

В мире не так много городов, которые могут похвастаться большим количеством специализированных аэропортов для бизнес-авиации. А Лондон может. Сразу семь современных аэропортов, на различной удаленности от делового центра города, но каждый с амбициями, и, конечно же, плюсами и минусами, конкурируют во всех без исключения сегментах. Однако клиенты выбирают аэропорт исходя из многих факторов, и главным остается стоимость услуг. А разброс цен между ними довольно существенный.

Самым близким и самым дорогим аэропортом Лондона сейчас является London City Airport. Но ограничения, существующие в аэропорту, все же делают его далеким от идеального, например, при прилете на «серьезном» бизнес-джете. И к тому же, чем дальше аэропорт расположен от центра города, тем он дешевле.



Среднее время в пути на машине от каждого аэропорта до делового центра Лондона

Ежедневный трафик лондонских аэропортов

Airport	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Change since 2007 peak	Annual biz av movements
Luton	37.7	43.1	38.7	29.5	33.7	34.4	33.8	-21.58%	24,674
Farnborough	26	32.4	29.8	26.2	27.1	26.9	26.2	-19.14%	19,126
Biggin Hill	13.7	18.1	17.3	12.7	13.2	14.9	15.2	-16.02%	11,096
Oxford	3.2	4.1	5.6	5.7	7	7.9	8.1	97.56%	5,913
London City	17.3	18.3	13.2	10.2	9.9	8.8	7.7	-57.92%	5,621
Stansted	8	9.1	8.5	6	6.6	6.2	7.2	-20.88%	5,256
Cambridge	2.5	3.2	3.2	3	2.8	2.7	2.8	-12.50%	2,044



Вроде принято считать, что клиенты бизнес-авиации тратят не последние деньги на полеты, но именно в «дальних» аэропортах Лондона за последние несколько лет трафик растет быстрее, по сравнению с престижными и ближними к столице. Причин, много. Объемы инвестиций вложенные, например в Cambridge Airport или в London Biggin Hill Airport достаточно серьезные, и строят там основательно, а самое главное масштабно.

Есть и еще одно конкурентное преимущество «областных» аэропортов – у них есть возможность расширения. А это значит, что с точки зрения долгосрочных инвестиций они более привлекательны. К тому же, во всех без исключения удаленных аэропортах есть вертолетное сообщение. Несмотря на стоимость вертолетного трансфера, более низкие цены на обслуживание дают выигрыш в стоимости полета по сравнению с ближними аэропортами.

Но категория есть VVIP, для которой деньги не так важны как время и престиж. И трафик того же London City Airport или London Biggin Hill Airport будет расти, но только не так стремительно.

Так что в любом случае, выбор аэропорта будет за заказчиком, а это значит, что в будущем предстоит интересная конкурентная борьба воздушных гаваней за своего клиента.