



Прошедшая неделя в точности скопировала московскую погоду. В ожидании ежегодной выставки NBAA 2013 отрасль взяла паузу для последних приготовлений к шоу. Судя по всему, нас ожидают несколько серьезных премьер. Одно приглашение на ежегодный традиционный завтрак от Dassault Falcon, присланное в наш адрес, говорит о многом - «Новая птичка уже близко». Ну что же, слетаем, посмотрим SMS или 5X и другие новинки от авиапроизводителей, которые возможно будут задавать тон в будущем. Как, например, Beechcraft со своим проектом «PD434», который может заставить многих «одноклассников» задуматься.

А вообще, на фоне неоднозначной экономической ситуации и в мире и в самих Штатах, 66-я выставка NBAA обещает стать богатой на интересные новости. Кстати, в этом году ожидается более 80 воздушных судов, основная часть которых будет представлена публике в аэропорту Хендерсона, Лас-Вегас.

Из событий достаточно скучной недели нас порадовала лишь инвестпрограмма аэропорта «Кольцово», где наконец-то нашлось место и для бизнес-авиации. Ведь ни для кого не секрет, что и на Урале и в Сибири вообще отсутствует приличная инфраструктура для бизнес авиации, при том, что трафик понемногу растет. Немаловажно, что и крупные зарубежные операторы серьезно задумываются о бизнесе в этих регионах. Пусть инвестиции в эти проекты долго окупаемы, но в будущем деловые перевозки в России в любом случае будут только развиваться, и этот сегмент из факультативного превратится в достаточно доходный, а главное стабильный. Очень хочется надеяться, что шаг «Кольцово» станет позитивным сигналом для остальных игроков рынка.



Learjet 85 выкатился по-тихому

Bombardier не особо афиширует продвижение программы своего нового цельнокомпозитного бизнес-джета. Притом, что самолет уже практически готов к началу испытаний

стр. 17



Ставки вырастут

В ближайшие полгода должна измениться схема определения арендной платы за аэродромы, арендуемые аэропортами у государства. По мнению участников рынка, это повлечет за собой резкое увеличение аэропортовых сборов

стр. 19



Необходимы правовые реформы

Тезисы из доклада Дерекы Блума (партнер Capital Legal Services) на 6-ом Международном Форуме деловой авиации, 11 сентября 2013

стр. 20



Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: +27,1%; Индекс спроса в Европе: +1,7%

стр. 23



ДОСТУПЕН ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Gulfstream G280

Bombardier поставил в сентябре 18 бизнес-джетов

Канадский авиапроизводитель Bombardier Business Aircraft (подразделение Bombardier Aerospace) продолжает наращивать темпы поставок бизнес-джетов, пик которых, как ожидается, придется на четвертый квартал 2013 года. В компании уверены, что смогут сохранить показатели прошлого года. А пока стали известны цифры на сентябрь текущего года.

В сентябре наибольшее количество поставок традиционно пришлось на бизнес-джеты семейства Challenger. Challenger 300 получали преимущественно клиенты из США (восемь машин), и один самолет доставлен заказчику из Германии. Единственный Challenger 605, поставленный в первом осеннем месяце, был зарегистрирован на Бермудах.

На долю бизнес-джетов семейства Global пришлось восемь поставок. Новые Global 6000 получили заказчики из Китая, США (две машины), Финляндии, Ир-

ландии, и один самолет зарегистрирован на острове Мэн. На Global 5000 пришлось единственная поставка клиенту из США.

Традиционно данные по поставкам самолетов семейства Learjet будут готовы к началу следующего месяца. Предварительно в сентябре производитель поставил семь самолетов этого семейства.

По итогам второго полугодия 2013 года Bombardier поставил 45 бизнес-джетов (4 Learjet 60XR, 16 Challenger 300, 11 Challenger 605 и 14 Global 5000/6000), что всего на один меньше, чем в прошлом году (3 Learjet 40XR/45XR, 3 Learjet 60XR, 13 Challenger 300, 12 Challenger 605, один Challenger 850 и 14 Global 5000/6000). Канадский производитель прекратил производство Learjet 40XR/45XR, так как в конце этого года он планирует начать поставки преемника этой модели – Learjet 70/75.





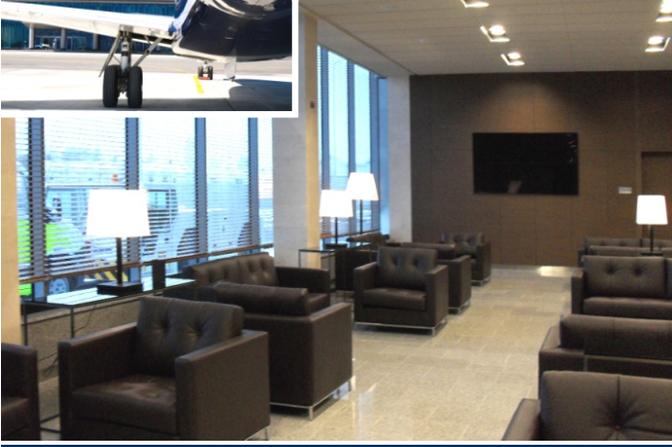
PULKOVO-3

center for business aviation









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

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

Коммерческая авиация против

Как следует из письма Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Председателю Государственной Думы Российской Федерации С.Е. Нарышкину, коммерческие авиакомпании опасаются, что авиация общего назначения получит преимущества в результате принятия законопроекта номер 325134-6 «О внесении изменений и дополнений в Воздушный кодекс Российской Федерации (в части снятия ограничений по осуществлению гражданской авиацией общего назначения отдельных видов авиационных работ и упрощения процедуры государственного регулирования эксплуатации аэродромов)».

Согласно АЭВТ, авиаперевозчики России выражают категорические возражения против наделения авиа-

ции общего назначения существенными преимуществами по отношению к авиакомпаниям коммерческой гражданской авиации.

Коммерческая гражданская авиация будет по-прежнему вправе выполнять авиационные работы, используя только сертифицированные аэродромы, при наличии сертификата эксплуатанта и при выполнении всех требований в области авиационной безопасности и безопасности полетов.

Авиация общего назначения будет вправе выполнять точно такие же авиационные работы в отсутствие сертификации, с использованием несертифицированных аэродромов, с соблюдением лишь некоторых требований по безопасности полетов.

По мнению АЭВТ, нарушается основной принцип, заложенный в Федеральном законе РФ «О защите конкуренции».

Особое внимание ассоциация обращает на введение такого вида авиационных работ, как «авиационный туризм», чем создаются предпосылки для выполнения чартерных перевозок без соблюдения установленных Воздушным кодексом Российской Федерации требований к воздушной перевозке пассажиров.

Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта просит Спикера Госдумы поручить соответствующим Комитетам Государственной Думы ФС РФ вернуться к рассмотрению основных положений законопроекта с тем, чтобы исключить предпосылки к ущемлению прав субъектов коммерческой гражданской авиации, а также не допустить снижения уровня требовательности к обеспечению безопасности полетов.



Фото Артем Барышников

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

Вынужденный отпуск

Соединенные Штаты могут оказаться на грани дефолта. Белый Дом не смог договориться с республиканцами. Глава государства Барак Обама весьма опечален провалом переговоров с лидерами Конгресса.

Никакие доводы не смогли переубедить конгрессменов пойти на уступки и принять бюджет. Правительственные органы на неопределенный срок остались без финансирования.

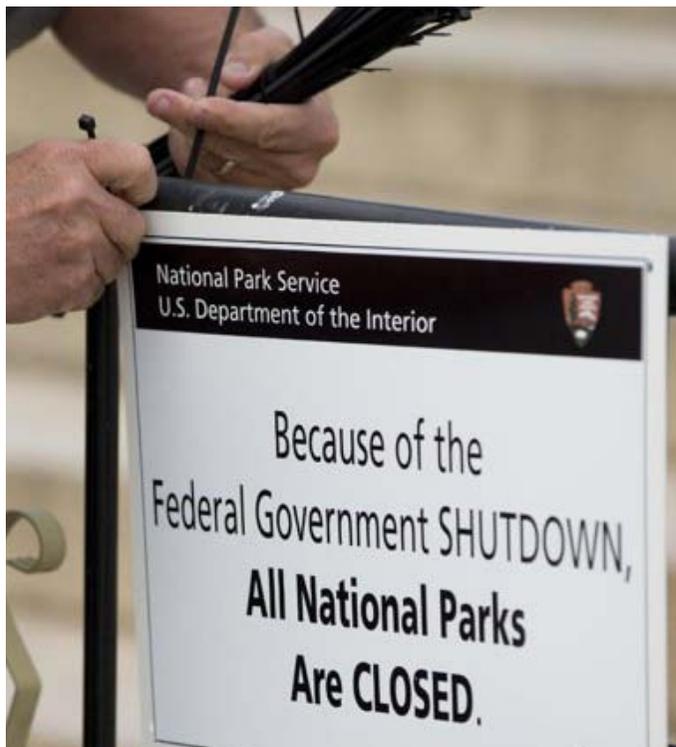
С 1 октября сотрудники госучреждений находятся в отпуске. Почти 800 тысяч американцев оказались заложниками Конгресса. Большинство федеральных ведомств остались без финансирования. Избежать этой

участи смогли лишь NASA и транспортное ведомство – вокзалы и аэропорты работают по расписанию. Однако все-таки значительная часть функций FAA приостановлена до разрешения тупиковой ситуации в Конгрессе.

Так, например, деятельность реестра самолетов США практически застопорились из-за внезапного и неожиданного закрытия офиса FAA в Оклахома-Сити. Также выпали из рабочего графика многие сертификационные и надзорные функции ведомства.

В настоящее время в отпуске находится около 3000 авиационных инспекторов по безопасности, которые не обеспечивают надзор за коммерческими самолетами и авиацией общего назначения, пилотами, инструкторами и станциями ТОиР и не проводят рамповые проверки. Также отложены работы по контролю и сертификации производств, учебных центров, проведению рамповых проверок и многих других работ в сфере авиации. Из-за этого уже страдают американские авиапроизводители, которые не могут передать заказчикам уже изготовленные воздушные суда, так как необходимые одобрения от FAA невозможно получить.

В своем заявлении FAA сообщает: «Организация по безопасности полетов FAA - подразделение, имеющее штат из 7000 человек по всей стране - оставит в первые дни вынужденного отпуска 310 ключевых сотрудников, в том числе управляющих, на всех местах, которые будут следить за системой и по мере необходимости держать связь с «отдыхающими» сотрудниками. Если отпуск продолжится дольше, чем несколько дней, мы станем постепенно возвращать к работе до 2500 сотрудников, в том числе инспекторов по безопасности, инженеров и технических специалистов».



Бережный уход

УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



SkyClean®

ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association

МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

AJ Walter Aviation нашел партнера

Компания AJ Walter Aviation (AJW), провайдер услуг по техническому обслуживанию, ремонту и поставке запасных частей, заключил эксклюзивное соглашение с базирующейся в Базеле компанией Camo4jets. Согласно подписанным документам, AJW будет выполнять техническое обслуживание и ремонт воздушных судов на производственных мощностях Camo4jets, а также осуществлять комплексные услуги по поддержанию летной годности самолетов.

Это соглашение, прежде всего, позволит AJW существенно увеличить количество клиентов, так как Camo4jets сертифицирована EASA по PartM Sub Part G (инжиниринговая деятельность по поддержанию и продлению летной годности воздушных судов), ведь среди нынешних клиентов компании достаточное количество европейских эксплуатантов.

В AJW весьма позитивно оценивают подписание соглашения с Camo4jets. «Наличие у Camo4jets сертификата PartM Sub позволит нам существенно увеличить перечень предоставляемых услуг нашим европейским клиентам. Теперь мы можем составлять программы технических работ для каждого самолета или вертолета, проверять статусы директив летной годности и сервисных бюллетеней, планировать технические работы и контроль часов и циклов», - комментируют в AJW.

В Базеле AJW будет предоставлять весь спектр услуг по ТОиР, компоненты бортового радиоэлектронного оборудования, топливной системы, гидравлики, пневмосистемы, а также элементы электрики и генераторов.

Marsh Aviation запросила посадку

Крупнейший американский производитель высокотехнологичного сервисного оборудования для обслуживания воздушных судов начал переговоры с властями Ленинградской области о строительстве собственного завода в Кингисеппском районе. По предварительным оценкам, инвестиции в проект составят \$100 млн. Эксперты полагают, что идея окажется крайне успешной из-за скудного предложения подобного вида услуг на российском рынке.

Как сообщил вице-губернатор Ленинградской области по жилищно-коммунальному хозяйству Юрий Пахомовский, в администрацию обратилась одна американская компания, которая предлагает разместить в Кингисеппском районе завод по обслуживанию и ремонту небольших современных самолетов.

Как уточнил вице-губернатор, инфраструктура заводского комплекса предусматривает строительство взлетно-посадочной полосы, что, в свою очередь, может создать препятствие для реализации проекта: между властями Ленобласти и Петербурга существует договоренность не строить новые аэропорты в границах региона до 2030 года. «В этом тонкость юридическая. Сейчас занимаемся тем, чтобы можно было этот проект реализовать по факту», — добавил он, отказавшись назвать американскую компанию. По его словам, инвесторы уже провели переговоры с губернатором Ленинградской области Александром Дрозденко, но о конкретных договоренностях говорить пока рано. В случае реализации проекта площадку завода можно будет использовать в качестве аэропортового терминала.

Как сообщил источник, знакомый с ходом переговоров, инвестором готова выступить компания Marsh Aviation с инвестициями в \$100 млн. Связаться с

представителями компании в четверг не удалось из-за разницы во времени на континентах.

Компания Marsh Aviation (Феникс, штат Аризона, США), входящая в состав холдинга Fortune Elite Enterprises, имеет несколько основных направлений деятельности: глубокая модификация самолетов, проектирование и установка систем самолетов, конвертация поршневых самолетов в турбовинтовые, летные испытания, обслуживание и поддержка самолетов и двигателей, изготовление испытательного и электронного оборудования.

По словам руководителя аналитической службы агентства «Авиапорт» Олега Пантелеева, сегмент авиации общего назначения, в котором широко используются легкие самолеты и вертолеты, сохраняет достаточно высокие темпы роста в России, при этом сфера обслуживания такой техники явно отстает от потребностей сегмента.

«Парк летательных аппаратов, принадлежащих российским владельцам, достаточно динамично развивается, в то время как обслуживание подобного рода машин по своим темпам отстает от рыночных темпов роста сегмента, что создает дефицит этой услуги и заставляет российских владельцев обращаться для выполнения этих работ к зарубежным провайдерам», — отмечает эксперт.

По его мнению, со строительством взлетно-посадочной полосы на объекте проблем возникнуть не должно: «Одно дело аэропорт, ориентированный на прием магистральных воздушных судов, другое дело аэродромы и взлетные площадки авиации общего назначения, к которым предъявляются гораздо меньшие требования, да и возможностей по приему у них меньше».

Источник: Коммерсантъ Санкт-Петербург

В сжатые сроки

Jet Aviation Singapore форсирует сроки ввода в эксплуатацию нового ангара Singapore Seletar Aerospace Park. Согласно сообщению компании, строительство идет полным ходом, и новые сроки окончания работ определены в феврале 2014 года – в первый день сингапурского авиасалона.

«Наш новый проект – это ответ на растущий спрос в Азиатско-Тихоокеанском регионе на услуги ТОиР. В новом ангаре без труда разместятся пять G650 или Bombardier Global 7000. Именно эти бизнес-джеты будут активно поставляться заказчикам из этого региона уже в следующем году», – комментирует Гари Дольский, вице-президент Jet Aviation Singapore. Общая площадь нового ангара будет составлять 9300 кв.м. (ангар, офисы и магазин запасных частей).

Этот проект реализуется совместно с Советом экономического развития Сингапура и корпорацией JTC (национальный разработчик промышленной инфраструктуры). В Совете экономического развития острова считают, что строительство нового комплекса – это обоюдовыгодные инвестиции, которые помогут не только создать дополнительные рабочие места, но и повысить привлекательность сингапурского кластера. На торжественной церемонии закладки первого камня в январе текущего года сингапурские чиновники заверили, что и в будущем смогут предложить компаниям сегмента ТОиР весьма интересные предложения по реализации аналогичных проектов, а компании Jet Aviation Singapore пообещали содействия и в других инициативах.

Напомним, что для развития сингапурской авиационной промышленности в стране создается промышленный парк Seletar Aerospace Park, в котором разместятся предприятия по оказанию разнообразных авиационных услуг и выполнению НИОКР.

Euro Jet расширяет бизнес в Праге

Крупный провайдер услуг по наземному обслуживанию и топливообеспечению рейсов бизнес-авиации Euro Jet Intercontinental продолжает активно развивать свой бизнес в Чехии. Вслед за открытием в январе 2013 года в Международном аэропорту Праги (Vaclav Havel Airport) нового ангарного комплекса, компания открыла и собственный FBO (расположен в Терминале 3 аэропорта). К услугам клиентов комфортные залы ожидания, Wi-Fi и бесплатный кэйтеринг. А экипажи могут отдохнуть и подготовиться к рейсам в специальном лаундже.

Euro Jet Intercontinental достаточно давно работает на чешском рынке и успел сформировать собственный пул клиентов. В аэропорту Праги компания предлагает весь спектр услуг по наземному обслуживанию, включая топливообеспечение. В компании говорят, что новый FBO, так же как и ангары, будет востребован уже сразу после открытия, и в зимний



период все его мощности будут заняты. Компания также анонсирует и дальнейшее развитие ангарных комплексов, проекты которых будут озвучены на NBAA-2013.

В дальнейшем Euro Jet Intercontinental планирует расширить площадь ангара, увеличив ее до 3500 кв.м. (сейчас площадь комплекса всего 1500 кв.м.). По мнению представителей компании, именно отсутствие достаточного количества ангарных комплексов в Чехии и вообще в Восточной Европе существенно тормозит развитие инфраструктуры бизнес-перевозок. Особенно это сказывается на местных владельцах воздушных судов, которые вынуждены хранить бизнес-джеты в сопредельных странах, что существенно увеличивает стоимость их эксплуатации.

В настоящее время в Чехии зарегистрировано более 60 бизнес-джетов и около 120 вертолетов. Среди крупных чешских операторов стоит отметить ABS Jets, Grossmann Jet Service, Silver Air, Time Air и Silesia Air (именно они хорошо знакомы российским заказчикам). Помимо ангара, построенного Euro Jet Intercontinental, также в аэропорту Праги аналогичный объект имеет компания ABS Jets.

Это очередной проект Euro Jet Intercontinental, реализованный в Праге. Ранее компания ввела в эксплуатацию в Терминале 3 специальный сектор для экипажей и сотрудников наземных служб. В будущем компания планирует существенно увеличить свое присутствие в Чехии, считая эту страну одной из самых перспективных в Восточной Европе в плане развития бизнес-авиации.

Euro Jet Intercontinental имеет 180 представительств в 29 странах, включая Россию и Украину.

Расширяется география поставок G650 | Asian Sky Group хорошо отработала

Gulfstream Aerospace продолжает наращивать темпы производства самолетов G650, при этом расширяя географию поставок. В сентябре 2013 года свои первые самолеты получили саудовские и египетские заказчики: Dallah Avco и Ceramica Cleopatra Group соответственно. Но большинство самолетов по-прежнему поставляются американским клиентам.

В сентябре свои флагманы получили Starbucks, Nant Holdings LLC, W R Berkley Corp, Emerald Aviation Inc (Trustee), Dick's Sporting Goods и Everest Capital. А самый «последний» G650 был отправлен в Великобританию компании Dyson Company (самолет был заказан основателем компании Джеймсом Дэйсоном) и будет базироваться в аэропорту Ливерпуля. Итого, на конец сентября 2013 года производитель уже поставил 35 бизнес-джетов, из них 29 в этом году.



Таким образом, проблемы, возникшие с поставками G650 в начале года, практически решены, и по итогам 2013 года ожидается, что компания в общей сложности поставит 45-50 самолетов.

В этом году Gulfstream планирует поставить 130 «зеленых» самолетов, причем поставки крупногабаритных бизнес-джетов составят почти 80%.

Паназиатская консалтинговая компания Asian Sky Group, базирующаяся в Гонконге, сообщает о закрытии сделок по поставке четырех самолетов заказчикам из Китая и Японии. Согласно данным компании, в течение текущего года в рамках заключенных ранее контрактов Asian Sky Group передала новый ACJ318 (с установленным в Lufthansa Technik интерьером) клиенту из Японии, ACJ319 (с установленным в Airbus Corporate Jet Center интерьером) китайскому заказчику, ACJ319 (поставлен со вторичного рынка) китайскому заказчику и «зеленый» BBJ1 – также заказчику из Китая. Все сделки были закрыты спустя 8 месяцев после подписания контрактов.

Asian Sky Group – один из крупнейших игроков на рынке бизнес-авиации Китая, Гонконга, Японии и Южной Кореи. Своим клиентам компания предоставляет весь спектр услуг по консалтингу: продажа самолетов и вертолетов, выбор оператора, регистра-

ция воздушного судна, финансовое и юридическое сопровождение сделок. Также Asian Sky Group активно работает на рынке в качестве авиаброкера, предоставляет услуги по комплектации интерьеров (выступает в роли посредника).

Asian Sky Group имеет эксклюзивные соглашения с крупнейшим брокером США - Avpro Inc., а также китайской компанией AVIC Int'l Development Corporation. Согласно данным SEACOR Holdings Inc., Asian Sky Group имеет капитализацию в размере \$3.7 млрд.

За последние два года основными клиентами Asian Sky Group стали китайские частные заказчики. По словам генерального директора Asian Sky Group Джеффри Лоу, спрос в Большом Китае останется сильным еще на протяжении нескольких лет, так как значительное число частных лиц и компаний «раскусили» преимущества деловой авиации.



В «Кольцово» нашли место для бизнес-джетов

30 сентября 2013 года Совет директоров ОАО «Аэропорт Кольцово» определил планы развития аэропорта до 2015 года. Согласно опубликованным данным, общий объем инвестпрограммы составляет более 2,5 млрд. рублей. Примечательно, что в соответствии с планом развития нашлось и место для бизнес-авиации. Уже в 2014 году на перроне аэродрома будет возведен ангар для самолетов деловой авиации площадью более 2,7 тысяч квадратных метров.

За последние несколько лет это первый инфраструктурный проект для бизнес-авиации, но конкретные детали будущего объекта все равно пока не раскрыты. Остается лишь надеяться, что к Чемпионату Мира по футболу, а также в случае победы в гонке за право проведения Всемирной выставки ЭКСПО 2020, аэропорт «Кольцово» все же получит современный авиационный комплекс по обслуживанию рейсов бизнес-авиации.

Сейчас же аэропорт «Кольцово» имеет только VIP-терминал, открытый в 2006 году. На его реконструкцию ушло по предварительным данным до 15 млн. рублей. Стоит отметить, что на сегодняшний момент это, пожалуй, самое красивое и необычное здание терминала, существующее в России. Особую обстановку комфорта и респектабельности создает наполненное новым содержанием пространство старинного здания, построенного в середине 20-го века: высокие монументальные колонны, лепнина, объемные хрустальные люстры, прекрасно вписавшиеся в интерьер гравюры дореволюционного Екатеринбурга и современная удобная мебель из натуральных материалов.

Технологически терминал оснащен самым современным оборудованием и системами для обеспечения авиаперевозок. VIP-терминал аэропорта Кольцово – отдельно стоящее здание, со всей необходимой технологической схемой обслуживания пассажиров и багажа. Пропускная способность 60 пасс./час. В правом крыле здания VIP-терминала располагается ЗОЛД, который предоставляет официальным лицам и делегациям соответствующий уровень обслуживания и комфорта. В центральном и левом крыле здания VIP-терминала располагается непосредственно VIP-зона, предоставляющая пассажирам аэропорта высочайший уровень обслуживания и комфорта.

Потоки пассажиров из ЗОЛД и VIP-зоны не пересекаются. Зал официальных лиц и делегаций предназначен для обслуживания особо важных пассажиров, официальных государственных, правительственных и приравненных к ним делегаций и оформления их на вылет и прилет на внутрироссийских и международных рейсах по утвержденным спискам и предварительным заявкам.

VIP-терминал аэропорта Кольцово входит в десятку крупнейших российских авиационных бизнес-центров, пропустив вперед только «столичные» аэропорты (Москва и Санкт-Петербург), а также Нижний Новгород, Самару и Сочи. Однако в руководстве аэропорта отказались что-либо комментировать относительно трафика, перевозчиков и планов развития. Видимо, по старинке здесь присутствует фактор конфиденциальности. Известно одно, что большая часть клиентов VIP-терминала (до 75%) – пассажиры регулярных авиалиний, ну а оставшаяся часть – чиновники и клиенты бизнес-авиации.




We are Aircraft Dispatch & Handling Company

We work as:

- Aircraft Dispatch center for BizJets operators, management companies;
- Operation control center for Airlines;
- Coordination center for own agents network;
- Trip Support center for government aviation institutions;
- crew planning and travel center

We provide handling at:

Estonia EETN, EEPU, EETU, EEKE, EEKA
 Latvia EVRA, EVLA, EVVA
 Lithuania EYPA, EYSA, EYKA, EYVI
 Belarus UMII, UMMS, UMOO, UMMM, UMGG, UMMG, UMBB
 Kaliningrad UMKK



Eurocopter получил твердые заказы на два EC175VIP

В рамках прошедшей на прошлой неделе лондонской выставки Helitech International, европейский производитель Eurocopter сообщил о получении от неназванных клиентов двух твердых заказов на вертолеты EC 175 в VIP-конфигурации.

Впервые EC175 VIP был показан публике в рамках выставки EBACE-2013. На выставке был представлен полномасштабный макет салона вертолета. Как рассказали в компании, после сертификации офшорной версии вертолета, которая завершится в начале 2014 года, уже к концу 2015 года планируется поставить заказчику первую VIP-версию EC175. Соответствующий меморандум подписан, и в случае его реализации стартовым заказчиком нового семиместного вертолета станет частный клиент из Монако.

Для выбора компании по разработке интерьера вертолета, Eurocopter проводил тендер среди компаний,

работающих в этом сегменте. В итоге, выбор пал на Pegasus Design во главе с Петером Айдсгаардом, который на протяжении многих лет удачно работает над проектированием салонов бизнес-джетов и яхт.

Вертолет будет предлагаться заказчикам в нескольких вариантах: в девяти- и двенадцатиместной конфигурации, а топовая версия – от шести до восьми пассажиров. При этом в Eurocopter говорят, что площадь свободного пространства составит 12,3 кв.м. (почти однокомнатная квартира). На выбор заказчика предусмотрены три варианта отделки интерьера, а также иллюминаторы будут иметь функции затемнения в зависимости от освещения за бортом. Эта технология уже применяется на самолетах Boeing 787 Dreamliner, однако ее эффективность все еще пока остается под вопросом. Однако в Eurocopter уверены, что к моменту поставки первого вертолета все проблемы этой технологии будут решены. Компания уверена, что сможет ежегодно продавать до пяти EC175VIP.

По словам старшего вице-президента по продажам Eurocopter Оливье Ламберта, уровень изысканности, утонченности и качества, который предоставляет Pegasus Design, не разочарует VVIP-клиентов. «На борту нового EC175VIP наши заказчики будут превосходно себя чувствовать. Также как, например, на собственном бизнес-жете или супер-яхте», - комментирует г-н Ламберт.

В Eurocopter в настоящее время еще не определились с конечным центром комплектации, и на начальном этапе новые вертолеты будут оборудоваться на заводе в Мариньяне. EC175VIP станет самым большим из всех VIP-вертолетов европейского производителя, который только за последние пять лет продал заказчикам более 500 бизнес-вертолетов.



(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

EUROCOPTER
VOSTOK

AN EADS COMPANY

ЕхесуJet расширяет профиль

Компания ЕхесуJet Еуроге в этом году рассчитывает запустить коммерческое вертолетное сообщение из своего лондонского FBO, расположенного в аэропорту Кембридж. Первый вертолет ЕС155 для этого проекта оператор получил в апреле 2013 года.

Но чтобы полноценно начать новый для себя вид деятельности, ЕхесуJet Еуроге планирует в декабре 2013 года получить сертификат эксплуатанта вертолетов в Управлении гражданской авиации Великобритании. Сейчас флот компании уже включает в себя два Eurocopter ЕС155, базирующихся в аэропорте Кембридж. Также оператор находится на завершающей стадии переговоров еще с двумя клиентами.



Операционный директор ЕхесуJet Еуроге Джон Брунелл говорит: «Здесь со стороны наших клиентов, летающих на самолетах, есть большой спрос на вертолетный сервис. Помимо расширения предоставляемых услуг для чартерных клиентов, владельцы управляемых нами вертолетов уже сейчас имеют возможность пользоваться преимуществами приобретения через ЕхесуJet топлива и страховки, что значительно снижает эксплуатационные расходы. Мы стремимся к расширению нашего вертолетного парка и обеспечению такого же отличного сервиса, как и при управлении самолетами наших клиентов».

Для вертолетного подразделения компания ЕхесуJet Еуроге наняла команду опытных специалистов, в том числе директора по летной эксплуатации вертолетов и руководителя учебного подразделения.

AgustaWestland поставила заказчикам 600-й AW139

Компания AgustaWestland сообщает о поставке юбилейного 600-го вертолета AW139 частному клиенту из ЮАР. Новый AW139, переданный производителем, имеет специальную ливрею, стилизованную под южноафриканские мотивы, будет выполнять корпоративные чартерные рейсы и использоваться в качестве вертолета для медицинской эвакуации. Кроме этого, планируется использование AW139 для нетрадиционных миссий – мониторинга популяции диких животных в многочисленных заповедниках страны. Сейчас в ЮАР эксплуатируются 24 вертолета AgustaWestland.

По мнению главы AgustaWestland в регионе Восточной и Южной Африки Андриша Ваннебурга, AW139 действительно универсальный вертолет, позволяющий выполнять самые разнообразные миссии в различных метеоусловиях и в любых регионах. Немало-

важным фактором также является и возможность быстрой конвертации, что делает его эксплуатацию еще более эффективной, особенно в условиях Африки.

«AW139 является представителем новейшего поколения двухдвигательных вертолетов среднего класса. Высокие показатели экономичности, превосходные летно-технические характеристики, многофункциональность применения и непревзойденный уровень надежности. AW139 способен перевозить до 15 пассажиров на предельной скорости, в самом просторном и комфортабельном салоне своего класса вертолетов. Доступ в багажный отсек возможен как внутри вертолета, так и снаружи. AW139 создан и сертифицирован по самым современным жестким требованиям и имеет непревзойденный уровень производительности и безопасности», - комментирует г-н Ваннебург.



Получить лицензию? В онлайн!

В рамках совершенствования процесса оформления официальных сделок, Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) с 29 сентября 2013 года принимает еще больше заявок в режиме онлайн. Ведомство также начало принимать онлайн-платежи за оформление документов. Теперь летный и инженерно-технический персонал, а также диспетчеры и другие специалисты по управлению воздушным движением могут обратиться за получением лицензии или заменой сертификата в режиме онлайн.

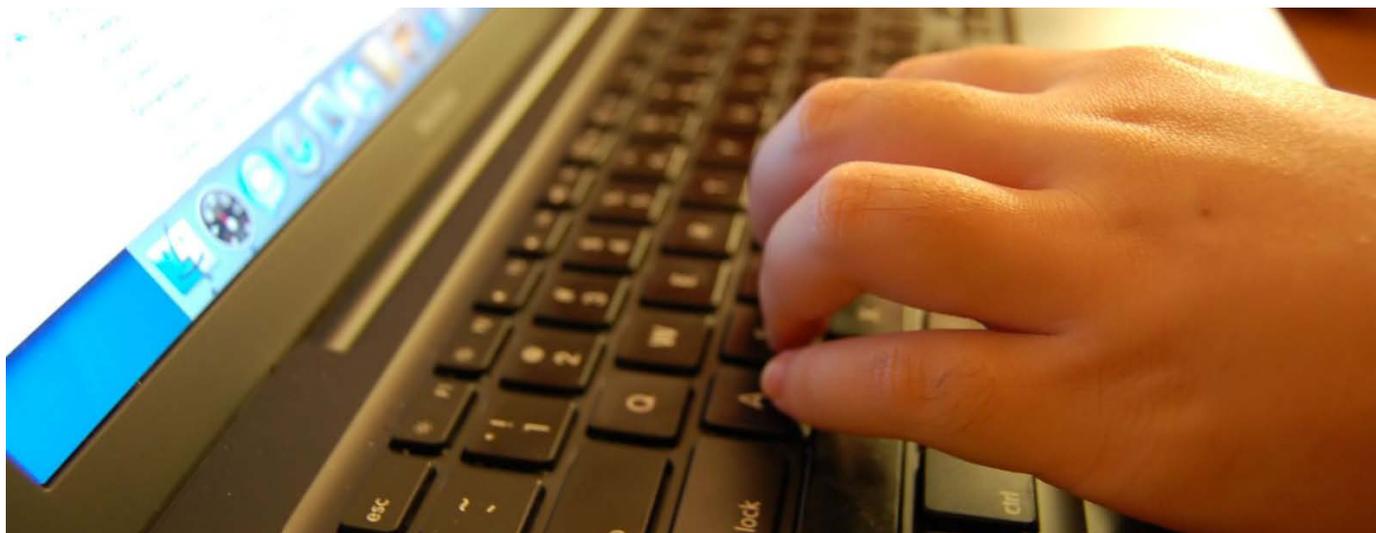
Первая онлайн форма лицензирования, которая уже доступна на веб-сайте CAA, позволяет любому, чья лицензия была потеряна, украдена, повреждена или закончилась, отправить запрос на замену с помощью упрощенной формы заявления.

Новые электронные сервисы продолжают политику улучшения производительности и оптимизации процессов в CAA. Данные меры позволят кандидатам на получение лицензий и сертификатов получить более

эффективное и последовательное обслуживание. Представители CAA говорят, что ведомство приняло на себя обязательства сократить количество существующих бумажных форм на меньшее количество онлайн-заявлений, и тем самым упростить процесс подачи заявлений. В течение ближайших месяцев ведомство выложит в интернет другие формы, связанные с лицензированием.

Организации, работающие в авиационной отрасли, также получили онлайн интерфейс для работы с чиновниками. С начала 2013 года действуют интерактивные формы для организаций по техническому обслуживанию, а в скором времени заработают формы для регистрации самолетов.

CAA работает с отраслевыми группами для дальнейшего развития электронных заявлений и форм, чтобы гарантировать полное удовлетворение потребности конечных пользователей.



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.



На Мальте появится очередной BBJ

Мальтийский оператор Maleth-Aero (совместное предприятие компаний Hangar8 и Skyparks Business Centre) получил очередной бизнес-джет – Boeing Business Jet (BBJ1) с завода компании Boeing. Самолет (бортовой номер 9H-GGG) был получен в «зеленом» варианте, но в компании не комментируют, какой именно центр комплектации был выбран для установки интерьера. Также в Maleth-Aero не распространяются и о сроках ввода в эксплуатацию нового самолета. Известно лишь, что самолет будет находиться в управлении компании и выполнять рейсы исключительно в интересах владельца воздушного судна.

Maleth Aero получила свидетельство эксплуатанта в январе 2012 года и в начале февраля того же года приступила к чартерным перевозкам. Первоначальная доля английского оператора Hangar8 в проекте составила 49%, однако в будущем англичане планируют ее заметно увеличить.

Однако исключительно перевозками компания ограничиваться не будет. В планах развития Maleth Aero – предоставление полного спектра услуг, начиная от юридического и финансового сопровождения сделок купли-продажи и заканчивая строительством нового бизнес-терминала.

Сейчас собственный парк Maleth Aero состоит из самолетов Hawker 900XP и Challenger 605. Кроме этого, согласно договору со швейцарской компанией SkyWork Executive, Maleth Aero получила в управление три самолета: Beechcraft 90 GTX, Beechcraft 350i и Cessna Citation Ultra, которые внесены в свидетельство эксплуатанта оператора.

В середине 2014 года Bombardier запустит завод в Марокко

Канадский авиапроизводитель Bombardier приступил к реализации проекта строительства нового завода в Марокко. Будущий объект площадью в 13 935 кв.м планируется ввести в эксплуатацию в середине 2014 года. На торжественной церемонии по этому случаю присутствовали руководители Bombardier Aerospace, а также лично король Марокко Мохаммед VI и другие руководители страны.

Новые производственные мощности развернутся в свободной экономической зоне Midparc Casablanca. Напомним, что соответствующее соглашение было подписано в начале июня 2012 года (с марокканской стороны договор был подписан правительством этого государства).

Bombardier намерена инвестировать около \$ 200 млн. в оборудование, строительство производственных мощностей и на начальные расходы в ближайшие восемь лет. Строительство завода будет проходить

поэтапно, начиная с 2014 года. Перечень компонентов, которые будут производиться в Марокко, будет опубликован в самое ближайшее время. Вполне возможно, что именно в Марокко Bombardier построит линию по производству задней части фюзеляжа новых Global 7000 и Global 8000.

Как комментируют представители компании, новый проект будет реализован в соответствии с новейшими технологиями в области строительства. Оборудование, поставленное на новое предприятие, позволит изготавливать компоненты полностью соответствующие мировым стандартам. При этом в компании отвечают, что себестоимость выпускаемой продукции будет существенно ниже. Отдельным пунктом соглашения с властями стало обязательство компании создать дополнительные рабочие места для местного населения. К концу 2020 г. Bombardier рассчитывает нанять до 850 рабочих.



Напомним, что помимо Марокко, Bombardier имеет завод в Индии, где работают 400 инженеров. Недавно заключены соглашения с китайской корпорацией Shenyang Aircraft о производстве частей композиционных фюзеляжей для региональных самолетов. Президент Bombardier Aerospace Ги Аши пообещал, что стратегическое производство останется в Канаде, однако добавил: «Глобализация в авиационной промышленности открыла новые рынки и новые возможности. Мы последовательно расширяем наше присутствие на всех континентах».

Ле Бурже примет Bombardier

TAG Engineering Le Bourget, входящая в TAG Group, одобрена канадским авиапроизводителем Bombardier в качестве авторизованного сервисного центра по техническому обслуживанию и ремонту бизнес-джетов Learjet 60, Learjet 60XR, Challenger 300, Challenger 605, Global Express, Global Express XRS и Global 5000/6000 в парижском аэропорту Ле-Бурже. Это первый сервисный центр производителя в Ле-Бурже, который будет иметь специализированный ангар 1800 кв.м. и предлагать клиентам все виды услуг от инспекции планера до установки авионики.

TAG Aviation – давний партнер Bombardier. Аналогичные центры в период с 1986 по 2006 год были открыты в Женеве и Фарнборо, где TAG Aviation также имеет собственные производственные мощности. По словам президента Bombardier Aerospace по обслуживанию заказчиков Эрика Мартеля (Eric Martel), рост количества эксплуатантов самолетов Bombardier в Европе заставляет производителя оперативно реагировать на увеличение спроса в сегменте ТОиР. TAG Engineering Le Bourget с ее техническими возможностями и опытом работы сможет удовлетворить не только спрос на услуги во Франции, но и в Европе в целом. Bombardier планирует в течение года открытие еще нескольких подобных центров на европейском континенте. Всего же в настоящее время по всему миру функционируют более 55 аналогичных центров производителя.

TAG Aviation также имеет разветвленную сервисную сеть, включающую в себя центры ТОиР в Мадриде (Испания), Ломе (Того), а также недавно открытый центр в аэропорту Сьон (Швейцария). Сейчас компания имеет сертификаты на обслуживание более шестидесяти типов самолетов.

Под грифом секретно

Компания Beechcraft начинает активные работы по перспективному проекту одномоторного турбовинтового самолета в ценовом диапазоне от \$2-4 млн. под рабочим названием «PD434». Еще на прошлогодней выставке NBAA 2012 Beechcraft показал первые эскизы будущего турбопропа. За основу самолета взят фюзеляж бизнес-джета Premier I, а в носовой части монтируется турбовинтовой двигатель. Летно-технические характеристики и спецификация будущего самолета до сих пор не известны, однако, как говорят эксперты, размеры кабины практически совпадают с Pilatus PC-12NG.

В компании не спешат делиться подробностями о будущем проекте. Сейчас на сайте производителя ведется активный поиск инженеров для начала перехода «с бумаги» в «метал». Но официальные представители Beechcraft вовсе не признают существования «PD434», говоря о проекте как о среднесрочном. Хотя в частных беседах с журналистами



представители Beechcraft не скрывают, что проект не только существует, но и вошел в начальную фазу проектирования, и будущий «PD434» заполнит разрыв между King Air 90 и BaronG58.

«А ценовой сегмент \$ 2-4 млн. наиболее динамично развивается, чем любой другой. К тому же опыт производства турбопропов у Beechcraft огромен, что позволит свести практически к нулю все «детские болезни» нового самолета. Многие считают, что мы пошли по простому пути – взяли фюзеляж Premier I и просто добавили турбовинтовой двигатель. Хочу вас заверить, что это не так, и визуальные сходства не более чем просто сходства. Фюзеляж будет иметь ряд конструктивных и принципиальных особенностей. Но об этом чуть позже», – комментирует источник в компании.

При этом все же в СМИ просочились данные о том, что «PD434» действительно находится в активной фазе проектирования. Кроме этого Beechcraft уже готовит производственные мощности для выпуска опытных экземпляров, и сертификация машины ожидается чуть ли не в следующем году. Глядя на такую секретность, вспоминается аналогичная политика швейцарского авиапроизводителя Pilatus Aircraft, который до последнего «тянул» с деталями проекта PC-24, и в итоге получился почти революционный бизнес-джет. Может быть и Beechcraft, опасаясь «сглазить» проект, предпочитают до поры до времени не распространяться о деталях, возможно, самого востребованного турбопропа в настоящее время.

Comlux Malta получил Global 6000

Comlux Malta продолжает активно наращивать свое присутствие на Мальте. В начале текущей недели оператор получил первый бизнес-джет Bombardier Global 6000 (бортовой номер 9H-CIO), который был в распоряжение заказчика с завода Bombardier.

Сейчас в мальтийском регистре зарегистрировано 13 самолетов Comlux, включая всю линейку ACJ (ACJ321 будет выполнять рейсы, начиная с февраля будущего года, *прим. BizavNews*), Bombardier Global 5000/XRS, Bombardier Challenger 605, Dassault Falcon 900 LX, Hawker 900XP. И это больше, чем у национального перевозчика страны Air Malta. У ближайшего «преследователя», Hyperion Aviation, только шесть самолетов (Bombardier Challenger 605 и Bombardier Global XRS/5000), так же как и у VistaJet (Bombardier Global XRS/6000).

В сентябре 2013 года швейцарский холдинг Comlux Group, куда входит Comlux Malta, объявил о переезде своей штаб-квартиры из Швейцарии на остров Мальта. «Мальта, которая в отличие от Швейцарии является государством-членом Европейского Союза (ЕС), может предложить более гибкие условия по выполнению полетов в пределах ЕС, а также сможет существенно упростить ряд юридических процедур при возникновении спорных моментов. Большая часть воздушного парка Comlux Group будет зарегистрирована на Мальте. Кроме этого, там же будут сосредоточены специалисты по ТОиР, летной подготовке и наземному обслуживанию. В Цюрихе останутся лишь руководители компании для общего управления и координации бизнес-процессов», - комментируют в Comlux Group.

«Вечно молодой»

Одна из крупнейших сделок в бизнес-авиации, а именно заказ компанией VistaJet 142 бизнес-джетов Bombardier, скорее всего станет для оператора не средством для экстенсивного роста, а способом поддержания «молодости» самолетного парка.

В настоящее время оператор располагает 37 бизнес-джетами, и один из девизов, декларируемых компанией, подразумевает поддержание среднего возраста самолетов в районе трех лет. В настоящее время оператор идет с «опережением» этого показателя добившись среднего возраста флота менее двух лет. И согласно бизнес-плану VistaJet, флот должен постоянно обновляться и эксплуатироваться должны только молодые самолеты, на которые еще распространяется гарантия производителя.

По словам основателя и председателя VistaJet Томаса Флора, компания не имеет проблем с продажами «старых» самолетов, так как они еще в самом начале своей «карьеры». «Рынок самолетов моложе пяти лет очень ликвидный, и особенно в сегменте больших самолетов», - поясняет он. «Это позволяет нам легко продавать выводимые из эксплуатации самолеты, но мы настаиваем, чтобы новые владельцы перекрашивали их. Мы либо продаем самолеты на открытом рынке, либо делаем это через производителя, когда он получает заявку».

В июне 2013 года VistaJet получила от Bombardier свой 57-й самолет, но уже перепродала 20 более ранних моделей.



Самый молодой самолет во флоте оператора

Satcom Direct откроет офис в Москве

Растущий рынок деловой авиации в России «вынуждает» открывать здесь свои представительства не только производителей и операторов, но и сервисные компании. Так, на выставке Jet Expo 2013 коммуникационная компания Satcom Direct, специализирующаяся на предоставлении услуг связи в бизнес-авиации, объявила о планах открыть свой офис в Москве. А на московской выставке американская компания продемонстрировала последнюю разработку – свое первое сертифицированное аппаратное устройство Satcom Direct Router (SDR).

Роутер SDR представляет собой последнее поколение авиационных сетевых маршрутизаторов, разработанных для упрощения систем связи в пассажирском салоне. Он позволяет использовать одновременно нескольких спутниковых каналов связи. Новый спутниковый маршрутизатор может работать в диапазонах связи L, Ku, Ka и X-Band.

Новое устройство использует интеллектуальные технологии управления трафиком, которые позволяют работать в нескольких системах связи, а также иметь несколько дополнительных точек беспроводного доступа, что позволяет настроить несколько сетей, например, отдельно для гостей и VVIP-персон. Роутер также позволяет пользоваться стандартными 3G/4G соединениями в то время, когда самолет находится на земле, а два модуля для SIM-карт – выбрать более подходящего оператора связи, в том числе в роуминге.

Роутер SDR также поддерживает мобильные приложения для бортовых сервисов, таких как «движущаяся карта» и «отслеживание маршрута».

Beechcraft сертифицировал мощный King Air 350

Beechcraft разработал и сертифицировал более мощную версию King Air 350ER для военного применения и специальных миссий, сообщает Flightglobal. Причем, учитывая специфику подобного рода клиентов, это было сделано без широкой огласки.

Оснащение самолета более мощной версией турбовинтового двигателя Pratt & Whitney Canada PT6A направлено на укрепление продаж в непростой период – когда американские военные выводят войска, в том числе десятки разведывательных самолетов King Air, из Афганистана.

«Коммерческие клиенты King Air 350ER пока не смогут заказать обновленную версию популярного самолета и продолжают получать турбопроп с 1050-сильным двигателем PT6A-60», - говорит Роджер Хаббл, старший менеджер Beechcraft по маркетингу продуктовой линейки для специальных миссий, учебных и боевых самолетов. Однако военным операторам производитель предложит двигатели PT6A-67 мощностью до 1200 л.с.



Хотя Beechcraft еще не поставила на конвейер эту модель, Хаббл говорит, что первый самолет с новыми двигателями завершил летные испытания и получил сертификат типа Федеральной авиационной администрации США (FAA). И на военном рынке эта модификация будет способна на многое, как например, осуществлять взлет в сложных условиях Афганистана с полной заправкой топливом.

В планах американских военных по выводу войск из Афганистана King Air 350ER может занять значительное место – эти самолеты будут выполнять воздушное наблюдение. Однако Beechcraft считает, что стоит также рассчитывать на спрос на новый King Air 350ER со стороны спецслужб и частных подрядчиков, что должно компенсировать падение военных заказов из-за вывода войск из Афганистана.

Между тем, иностранные клиенты из Колумбии, Саудовской Аравии и Турции уже выразили заинтересованность в покупке King Air 350ER для специальных миссий.

За 20 лет 500 бизнес-джетов

Французский авиапроизводитель Dassault Falcon отмечает очередную важную веху в своей истории. На днях компания передала из центра комплектации в Литл-Рок заказчику из Великобритании юбилейный пятисотый самолет семейства Falcon 2000 – Falcon 2000S. С момента первого полета в марте 1993 года самолеты семейства Falcon 2000 налетали в общей сложности 2 млн. часов, что ярко иллюстрирует его популярность среди операторов бизнес-джетов.

Первый прототип совершил первый полет 4 марта 1993 года. Самолет был в воздухе в течение одного часа пятнадцать минут. За штурвалом были Jean Pus и Guy Mitaux-Maurogard. К маю 1993 была достигнута скорость 0,96М. Первые пассажирские демонстрационные версии были показаны на Парижском

авиационном шоу в июне 1993 года, а в сентябре самолет демонстрировался на выставке NBAA в США. К этому времени самолет налетал 160 часов. Еще два опытных самолета поднялись в воздух 10 мая 1994 и 11 июля 1994 г.

После того, как пять самолетов налетали 1000 часов, был получен Европейский JAA сертификат стандарта JAR25 от 30 ноября 1994 г. Одобрение FAA было получено 2 февраля 1995 г. Первая поставка заказчику (FLICAPE из Южной Африки) началась на две недели позже – 16 февраля 1995 г.

Примечательно, но именно Falcon 2000 стал первым в мире бизнес-джетом, разработанным с помощью цифрового моделирования. Изначально задуман-

ный, как бизнес-джет исключительно для рынка США, самолет в будущем получил шесть модификаций и успешно эксплуатируется по всему миру.

Сейчас Dassault Falcon производит три модели этого семейства – Falcon 2000LX, 2000LXS и 2000S. Поставки последнего из них, 2000S, начались в апреле 2013 года.

Бизнес-джет Falcon 2000S, представленный на Европейской конференции и выставке бизнес-авиации EBACE в мае 2011 года, стал воплощением совершенно новой концепции летно-технических характеристик, топливной эффективности и стоимости владения на рынке деловой авиации. Двухдвигательный самолет с дальностью полета в 6 200 км обладает просторной кабиной, возможностью взлетать и садиться на коротких ВПП и аэродромах с крутой глиссадой, а также возможностью совершать длительные межконтинентальные перелеты в комфортных для пассажиров условиях. При этом его топливная эффективность и эксплуатационные расходы гораздо ниже, чем у самолетов меньшей размерности. Разработанный на основе модели 2000LX, 2000S отличает наличие внутренних предкрылков, системы автоматического торможения и совершенно нового интерьера, разработанного компанией BMW Designworks USA, а также наиболее конкурентоспособная стоимость владения в своей категории. Самолет получил сертификацию EASA и FAA в апреле 2013 года.

Напомним, что в мае 2013 года Dassault Falcon отметило 50-летнюю годовщину со дня создания знаменитого Falcon 20, который положил начало семейству самолетов Falcon. На сегодняшний день компания Dassault Aviation спроектировала 20 моделей Falcon общим количеством в 2237 самолетов, налетавших 16 млн. часов.



Learjet 85 выкатился по-тихому

Судя по всему, канадский производитель Bombardier уже выкатил из сборочного цеха первый прототип новейшего среднего бизнес-джета Learjet 85. В соответствии с [видео](#), размещенном на YouTube, это произошло в Вичита еще 7 сентября 2013 года.

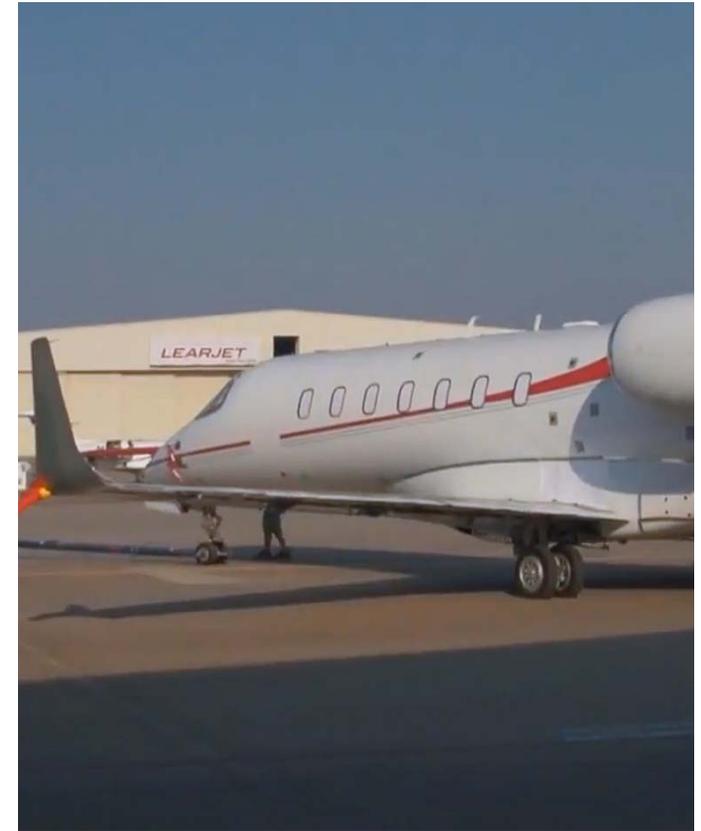
Этот материал был размещен на видеохостинге спустя неделю после события, однако после обращения журналистов AINonline в пресс-службу производителя видео было удалено. Но AIN удалось сохранить его и представить общественности.

Пресс-секретарь производителя не смог подтвердить или опровергнуть факт события. Тем не менее,

музыкальное сопровождение, логотипы и шрифты в оформлении видео позволяют предположить, что Learjet 85 все-таки выкатился из цеха.

Самолет уже практически готов к началу испытаний. Об этом говорит внешне полная комплектация, включая тормозной парашют, который требуется во время летных тестов.

Однако представители производителя, не подтверждая факта готовности самолета к испытаниям, говорят о том, что новый Learjet совершит свой первый полет в четвертом квартале 2013 года. Также компания обращает внимание на то, что в ближайшие



недели стоит ожидать новостей по программе Learjet 85. И не обязательно это случится на выставке NBAA в конце октября.

В феврале 2013 года Bombardier сообщил о шестимесячной задержке ввода в строй Learjet 85 – на середину следующего года.

После анонса программы 30 октября 2007 года Bombardier заявил, что получено более 65 протоколов о намерениях на этот самолет.

Фюзеляж + крылья = почти готовый самолет

Американский авиапроизводитель Cessna Aircraft сообщает об очередном этапе производства первого самолета Citation Latitude, который по планам компании должен подняться в воздух уже в начале 2014 года. 27 сентября 2013 года на сборочной линии были закончены монтажные работы по креплению крыльев самолета к фюзеляжу, и будущий бизнес-джет обрел свой законченный образ. В середине октября планируется установка двигателей, а на декабрь – их первый пробный пуск.

«Citation Latitude изменит ход игры в сегменте самолетов своего размера: его полезная нагрузка, скорость и дальность полета соответствуют требованиям рынка. Кроме того, в данной ценовой категории

просто невозможно найти другой такой салон», - считает Брэд Тресс, старший вице-президент Cessna по реактивным самолетам деловой авиации.

О создании Citation Latitude было объявлено в октябре 2011 года. Его салон является на данный момент самым широким среди самолетов Cessna, и при этом по всей длине, а она превышает 16 футов, пассажир может встать в полный рост. Citation Latitude сочетает в себе полезную нагрузку, скорость и дальность полета, соответствующие требованиям клиентов, с уникальными возможностями салона. И это при том, что цена его составляет \$ 14,9 млн.

Самолет имеет экипаж из двух человек и вмещает

восемь пассажиров. Максимальная высота полета составляет 45000 футов (13716 м), а максимальная крейсерская скорость – 442 узла (819 км/час). Набор высоты до 43000 футов (13106 м) занимает всего 23 минуты.

Citation Latitude оснащен полностью интегрированной системой авионики Garmin G5000. Системы салона управляются с помощью интуитивного пользовательского интерфейса с сенсорным экраном, имеющегося у каждого пассажирского кресла, или же с личных электронных устройств пассажиров.

Стартовым заказчиком самолета станет компания EFO Aviation GmbH & Co, эксплуатацию которого будет осуществлять Air Hamburg Private Jets.



Ставки вырастут

В ближайшие полгода должна измениться схема определения арендной платы за аэродромы, арендуемые аэропортами у государства. Вместо фиксированной ставки или процента от операций за взлет-посадку Минэкономики предложило рассчитывать платежи по специальной формуле, учитывающей госинвестиции в аэродромное имущество. Операторы аэропортов говорят, что если закон примут, то придется резко увеличить сборы с авиакомпаний.

Минэкономики разработало новую методику определения арендной платы за пользование федеральным аэродромным имуществом (находится в госсобственности и арендуется операторами аэропортов). По новым правилам ставки будут рассчитываться по специальной формуле, учитывающей три составляющие: величину оценки капитальных вложений в создаваемое имущество аэродрома, сроки окупаемости и доли капитальных вложений, возмещаемых за счет поступления арендной платы. Госдума рассматривает законопроект 22 октября.

До сих пор арендные ставки в российских аэропортах рассчитывались в индивидуальном порядке. Источник, близкий к ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» (собственник аэродромов 59 российских аэропортов из 315 существующих), пояснил «Ъ», что сейчас стоимость аренды аэродромного имущества определяется независимым оценщиком. После согласований с Минтрансом, Росавиацией и Росимуществом заключается договор с оператором аэропорта и ФГУПом. Собеседник «Ъ» отметил, что эта методика вызывала «множество вопросов у операторов и в целом не совсем их устраивала».

Наибольшие споры вызывали ставки аренды аэродромов в крупнейших аэропортах страны — московских, где платежи устанавливаются по двум схемам.

Шереметьево и Домодедово арендуют аэродромы по фиксированной ставке — 210 млн руб. в год по договору до 2051 года и 410 млн руб. в год до 2073 года соответственно. Внуково платит меньше Домодедово и Шереметьево, поскольку оператор аэропорта проводит реконструкцию находящихся в ведении ФГУПа перронов и рулежных дорожек. Ставка во Внуково — 10% выручки от аэропортового сбора по операциям взлет-посадка, что в 2013 году должно составить 120 млн руб.

Представители крупнейших региональных аэропортов отказались комментировать предложения Минэкономики. Также поступили в Домодедово, сославшись на необходимость экономического анализа проекта. В Шереметьево заявили, что считают «оптимальной» действующую схему, а новая вынудит аэропорт повысить сборы за взлет-посадку, что не-

гативно отразится на расходах пассажиров и снизит их мобильность.

Совладелец Внуково Виталий Ванцев также считает, что предлагаемый вариант сбора арендных платежей приведет к росту тарифов для авиакомпаний и удорожанию авиабилетов. По подсчетам господина Ванцева, ставка для Внуково может вырасти в шесть с половиной раз, хотя пока не ясно, как ФСТ будет согласовывать тарифы, учитывая разный объем инвестиций в аэропорты. Всего на модернизацию московских аэродромов предусмотрено 53 млрд руб. бюджетных средств (всем остальным аэропортам страны выделяют 23,7 млрд руб.). Как будут распределяться бюджетные деньги между аэропортами, пока не определено.

Источник: Коммерсантъ



Необходимы правовые реформы

Тезисы из доклада Дерека Блума (партнер Capital Legal Services) на 6-ом Международном Форуме деловой авиации, сентябрь 2013.

Текущее состояние деловой авиации в России

Отрасль эксплуатации деловых самолетов сегодня практически отсутствует в России.

Существует очень ограниченное число фирм по наземному обслуживанию (граунд-хэндлингу), которые обслуживают бизнес-самолеты, зарегистрированные за границей и юридически временно находящиеся в России в режиме транзита.

Небольшое исключение из правила – это авиакомпания ведущих российских промышленных концернов «Газпромавиа», «Лукойл-Авиа» и «Северсталь», которые эксплуатируют около 30 бизнес-джетов иностранного производства.

По имеющимся сведениям, российским физическим и юридическим лицам принадлежит более 450 бизнес-джетов иностранного производства. По

некоторым подсчетам, эта цифра составляет 550 бизнес-джетов.

Несмотря на то, что многие российские физические и юридические лица предпочли бы легально базировать свои самолеты в Москве, Санкт-Петербурге или других городах России, большинство собственников не может себе этого позволить в связи с размером НДС, взимаемого при ввозе, стоимостью наземного обслуживания и текущим нормативно-правовым регулированием в области авиации, позволяющим эксплуатировать зарегистрированные за рубежом воздушные суда в России на основании специальных разовых разрешений, выдаваемых Росавиацией и Таможенной службой.

В настоящее время около 90% бизнес-джетов иностранного производства, принадлежащих российским физическим и юридическим лицам, зарегистрированы за рубежом.

Стоимость «упущенных возможностей» в связи с «переездом» отрасли в Европу

Сегодня Россия теряет порядка 1 млрд. евро в год, который российские собственники бизнес-самолетов выплачивают преимущественно европейским эксплуатантам.

Предположим, российским физическим и юридическим лицам принадлежит около 450 бизнес-джетов средней или большой дальности, при этом 420 из них базируется в Европе, а операционный бюджет по каждому самолету составляет 2,5 млн евро. В таком случае российские владельцы ежегодно перечисляют 1 050 000 000 евро на обслуживание и эксплуатацию таких самолетов за пределы России.

Исходя из того, что операционный бюджет на биз-

нес-джет средней или большой дальности полета в среднем составляет 2,5 млн евро, если бы даже 100 или 200 бизнес-джетов из этого числа эксплуатировались в России, Россия могла бы получать от 300 до 500 млн евро в год.

Количество самолетов российских владельцев увеличивается с каждым годом. Стоимость упущенных возможностей России по налогооблагаемому обороту, прибыли и рабочим местам будет расти до тех пор, пока Россия не изменит регулирование отрасли таким образом, чтобы извлекать выгоду из крупномасштабного авиационного бизнеса, который сейчас она отдала Европе.

Существенная разница между практикой выдачи разрешений на полеты, таможенным оформлением и требованиями закона

По-видимому, отрасль деловой авиации в России находится в неблагоприятном состоянии по вине регулирующих органов и основных участников отраслевых рынков, в основном в связи с различиями между сложившейся практикой их работы и буквой закона.

Существуют признаки, указывающие на различия между сложившейся практикой и буквой закона при выдаче разрешений на выполнение внутренних коммерческих полетов на зарегистрированных за рубежом воздушных судах. Лидеры такого сектора поддерживают составление фиктивных планов полета на внутренние рейсы, которые заявлены как частные, но на самом деле совершаются в коммерческих целях. Вероятность неблагоприятных последствий



продолжение ►

мала, так как регулирующие органы заинтересованы в том, чтобы не проводить проверки.

Существуют признаки, указывающие на различия между буквой закона и сложившейся практикой таможенной очистки. Буква закона запрещает использование нерастаможенных самолетов для совершения внутренних коммерческих рейсов. Таможенная служба выборочно и достаточно редко подвергает сомнению рейсы иностранных самолетов, которые заявлены как частные.

Существуют признаки, указывающие на различия между буквой закона и сложившейся практикой упрощения формальностей иностранными эксплуатантами, выполняющими коммерческие рейсы по России на зарегистрированных за рубежом воздушных судах, которые, по их заявлению, совершаются в частных целях.

Радикальные улучшения путем трех правовых реформ

Россия может существенно изменить и улучшить текущее неблагоприятное положение деловой авиации в России путем принятия трех правовых реформ:

- Освобождение от НДС, взимаемого при ввозе самолетов, используемых в коммерческих целях
- Прекращение незаконных каботажных перевозок
- Установление требования о наличии не менее двух компаний наземного обслуживания во всех аэропортах, в каждой из трех областей работы аэропорта – массовые пассажирские перевозки, грузы и деловая/общая авиация.

Освобождение от НДС, взимаемого при ввозе самолетов, используемых в коммерческих целях

Следует предусмотреть освобождение от НДС, взимаемого при ввозе бизнес-джетов, которое не оказало бы никакого влияния на размер поступлений в российский бюджет.

НДС на чартерные рейсы и продажу билетов уплачивался бы в российский бюджет, тем самым компенсируя НДС, не взимаемый при ввозе самолетов.

В ЕС в настоящее время действует Директива, которая предписывает государствам-членам ЕС предоставлять освобождение от НДС при ввозе воздушных судов, планируемых к использованию в коммерческих целях, т.е. включаемых в сертификат европейского коммерческого эксплуатанта.

Прекращение незаконных каботажных перевозок

Необходимо, чтобы таможенная служба приняла меры к прекращению незаконных каботажных перевозок и соблюдала существующее российское законодательство и решения органов Таможенного союза. Российское законодательство запрещает внутренние коммерческие рейсы на воздушных судах, которые не прошли таможенную очистку, однако, по имеющимся сведениям, 80% внутренних коммерческих рейсов фиктивно заявлены как частные.

Комиссия Таможенного союза приняла Решение, согласно которому зарегистрированные за рубежом воздушные суда могут находиться в России сроком до 180 дней в год для совершения частных полетов (см. Решение Комиссии Таможенного союза от 19 мая 2011 г. № 662). Данное Решение Комиссии Таможенного союза в настоящее время не соблюдается Таможенной службой России, которая требует подачи устаревшей формы ВВД. Данная форма ВВД была утверждена

приказом ГТК России от 21 августа 2003 г. № 916 и отменена Приказом ФТС РФ от 13.01.2011 N 75.

Вместо этого российская таможня должна требовать при прибытии воздушного судна предоставление формы с перечнем всех внутренних участков пути полета и перечнем всех пассажиров на борту. Такая форма предоставит таможне средства контроля внутренних рейсов. Любые рейсы, по которым будут выявлены дополнительные корреспондирующие пункты или несоответствие пассажиров на борту заявленному, вызовут подозрения и, вероятно, окажутся незаконными полетами.

Требование не менее двух компаний наземного обслуживания, доступных деловым самолетам, во всех аэропортах

Настоящее требование относится ко всем российским аэропортам, в которые российское правительство инвестировало средства с целью создания или улучшения аэропорта.

После стоимости НДС, взимаемого при ввозе, стоимость парковки, хранения и наземного обслуживания воздушных судов российские собственники воздушных судов называют наиболее значительными затратами, которые не позволяют им выбрать Россию местом эксплуатации их воздушных судов.

Демонополизация услуг по наземному обслуживанию воздушных судов существенно снизит стоимость базирования самолетов деловой авиации в России и обслуживания зарегистрированных за рубежом и принадлежащих российским физическим и юри-

продолжение 

дическим лицам воздушных судов, временно находящихся в России, тем самым позволяя таким воздушным судам находиться в России в течение более длительного срока и создавая спрос на предоставление соответствующего технического обслуживания и других услуг.

Демонополизация услуг наземного обслуживания также повлечет за собой снижение расходов российских авиакомпаний.

Создание единого игрового поля с Европой

Все описываемые выше реформы в настоящее время действуют в Европе и США. Настоящие предлагаемые правовые реформы создадут «единое игровое поле» между Россией и ее европейскими соседями.

Участники данного сектора полагают, что в течение шести месяцев с момента принятия предложенных реформ место эксплуатации от 100 до 200 бизнес-джетов, принадлежащих российским физическим и юридическим лицам, будет перенесено их российскими владельцами из близлежащих европейских стран в Россию.

Увеличение числа стран, с которыми Россия заключила Соглашение в соответствии с 83-бис

Было бы выгодно расширить список стран, с которыми заключено Соглашение в соответствии со ст. 83-бис, с целью включения в него несколько популярных юрисдикций, в том числе Финляндию, Мальту и другие

близлежащие европейские страны. Иностранные кредиторы более охотно предоставляют кредиты на самолеты, зарегистрированные в таких авторитетных юрисдикциях. Соглашение в соответствии со ст. 83-бис позволяет включить зарегистрированные в таких странах самолеты в сертификат российского коммерческого эксплуатанта.

В целях законного использования зарегистрированных за рубежом воздушных судов на коммерческих чартерных рейсах в пределах России, такие воздушные суда должны быть зарегистрированы в России или в стране, которая заключила с Россией Соглашение в соответствии со ст. 83-бис Чикагской конвенцией 1944г.

Затем такое воздушное судно, зарегистрированное за рубежом, может быть внесено в сертификат российского эксплуатанта.

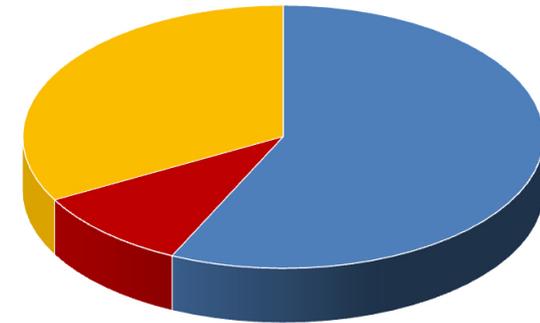
Семь стран за пределами бывшего СССР заключили с Россией Соглашения в соответствии со ст. 83-бис. К ним относятся (1) Ирландия, (2) Турция, (3) Швейцария, (4) Бермудские острова, (5) Австрия, (6) Болгария и (7) Малави. Большинство российских коммерческих авиалайнеров зарегистрировано в Ирландии и на Бермудских островах.

Вероятные выгоды для России

Ограничение «серой авиации» в России и внедрение полностью законного коммерческого использования воздушных судов деловой авиации для выполнения местных рейсов будет способствовать:

- значительным инвестициям в инфраструктуру российской авиации в части деловой авиации,
- трудоустройству российских пилотов и техников,
- созданию большего количества операторов наземного обслуживания,
- увеличению числа аэропортов, жизнеспособность которых будет обеспечиваться достаточным спросом,
- значительному росту сектора деловой авиации в России, которому не будет мешать недобросовестная конкуренция незаконных эксплуатантов,
- росту уважения к России в целом, т.к. текущая ситуация, при которой 90% бизнес-джетов, принадлежащих российским физическим и юридическими лицами, зарегистрированы и используются нероссийскими эксплуатантами, будет резко изменена в пользу российских эксплуатантов.

Прогнозируемые финансовые результаты в течение 12 месяцев с момента принятия предложенных реформ



- 630 млн евро в год, которые российские собственники бизнес-самолетов продолжают выплачивать преимущественно за пределами России
- 110 млн евро в год, которые российские собственники бизнес-самолетов продолжают выплачивать в России
- 370 млн евро в год, которые российские собственники бизнес-самолетов будут выплачивать в России

Эти цифры были бы больше, если бы в действительности было 550, а не «всего» 450 бизнес-джетов, принадлежащих сегодня российским физическим и юридическим лицам.

Avinode Business Intelligence Newsletter



Представляем обзор Avinode о состоянии глобального рынка бизнес-авиации.

Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой 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.

В 2013 году Avinode изменил свой еженедельный бюллетень. Во-первых, отчет выходит раз в две недели. Во-вторых, компания предоставляет аналитику по глобальному рынку, то есть в Северной Америке и в Европе. Еще одно изменение состоит в том, что в каждом отчете предоставляется расчет динамики **Индекса спроса** и **Индекса стоимости летного часа**, а также стоимость летного часа для одного сегмента бизнес-джетов: легкого, среднего или тяжелого. Это позволит более четко представлять тренды в отдельных сегментах бизнес-авиации. Также акцентировано внимание на ключевых показателях рынка, таких как общее количество вылетов за рассматриваемый период и динамика индексов.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Ключевые показатели мирового рынка
- Индекс спроса средних бизнес-джетов в Северной Америке и в Европе
- Индекс стоимости летного часа средних бизнес-джетов в США и Европе
- Стоимость летного часа Citation Mustang

Avinode в своем бюллетене выделяет следующие категории бизнес-джетов:

Light Jets

Легкие самолеты – это все бизнес-джеты в диапазоне от самолетов начального уровня до верхнего легкого класса. По конкретным моделям самолетов - это все от Eclipse/Mustang до Citation XLS+.

Midsized Jets

Средние самолеты – все бизнес-джеты, попадающие в промежуток от средних до суперсредних, то есть все от Learjet 60/Hawker 800 до Challenger 300/Citation X.

Heavy Jets

Тяжелые самолеты - от тяжелых бизнес-джетов до ультралайтовых. По конкретным моделям это все, от Falcon 2000/Challenger 604 до G650/Global 6000.

Ключевые показатели рынка

Ключевые показатели рынка (Key Performance Indicators - KPI) характеризуют общее состояние глобального рынка деловой авиации. Первый показатель характеризует общее количество вылетов бизнес-джетов в Европе (ИКАО E/L) и США (ИКАО K) соответственно, по данным FAA и Евроконтроля за последние 14 дней. Этот показатель отображается в абсолютных цифрах и в виде процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Второй индикатор показывает динамику Индекса Спроса в Европе и США за последние 14 дней. Третий индикатор показывает динамику Индекса стоимости летного часа в Европе и США за последние 14 дней.

Avinode Key Performance Indicators: Midsized jet

	US	Europe
Flights last 14 days	35 197	10 602
Flights, YoY change	-0.9% ↘	-1.6% ↘
Avinode Demand Index	+27.1% ↗	+1.7% ↗
Avinode Pricing Index	-0.06% →	+0.36% ↗

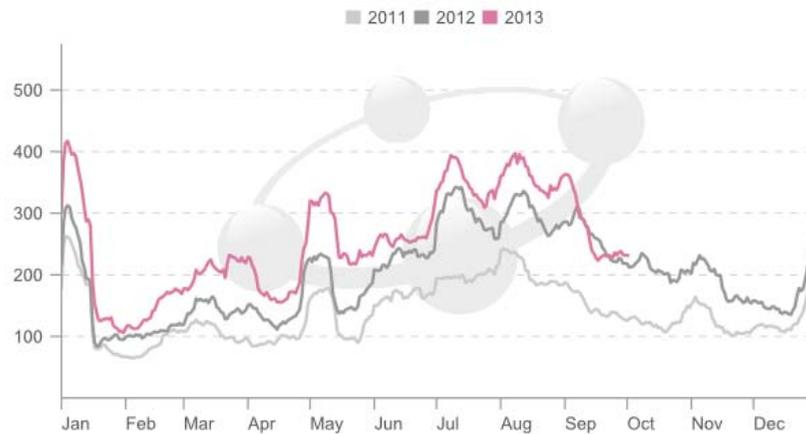
продолжение

Индекс спроса

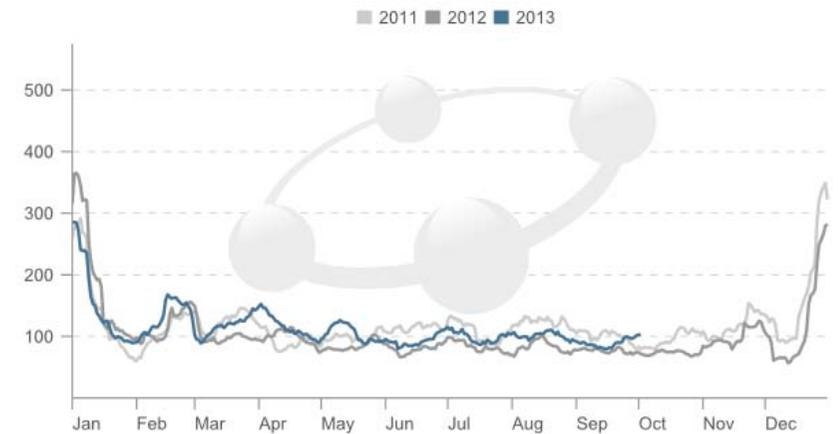
Индекс спроса Avinode показывает среднюю ежедневную стоимость всех заказанных рейсов, которые осуществляются в течение 14 дней до публикации отчета.

Индекс США и Канады основан на запросах из аэропортов кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский Индекс основан на запросах рейсов из аэропортов с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR. Индекс спроса рассчитывается в каждом отчете для одного сегмента бизнес-джетов.

Avinode Demand Index: Midsize jet - Europe



Avinode Demand Index: Midsize jet - US & CA



Индекс стоимости летного часа

Индекс стоимости летного часа Avinode показывает среднюю стоимость часа аренды частного самолета определенной категории и определенного рынка. При этом почасовая ставка включает среднюю доходную ставку и топливный сбор.

Индекс США и Канады рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский индекс рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR.

Стоимость летного часа популярных самолетов

Динамика стоимости летного часа для отдельного сегмента бизнес-джетов позволяет оценить ценообразование в течение времени для трех конкретных моделей (по одному в каждом бюллетене).

В ротации будут рассматриваться следующие модели самолетов:

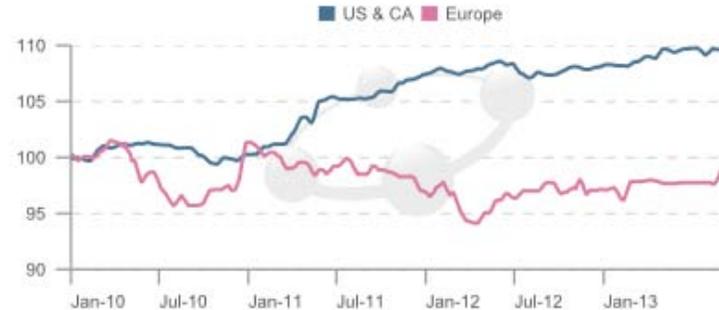
- Light - Citation Mustang
- Midsize - Learjet 60
- Heavy - Challenger 604

Эти три модели являются самыми популярными в своем классе при запросах в США и Европе.

Avinode Pricing Index: Midsize jet



Avinode Pricing Index: Learjet 60



Region Comparison

