



На минувшей неделе было интересно. По количеству событий ее смело можно отнести к самой запоминающейся за последние пару месяцев. Сразу три крупных инфраструктурных проекта, как в России, так и в беспокойной Украине, были доведены до логического конца. В начале недели в Международном аэропорту Сочи введено в эксплуатацию новое здание VIP-терминала, которое тестировалось с 25 сентября. Здесь в дни Олимпийских игр 2014 года будут встречать иностранные делегации и представителей МОК. Несмотря на пессимизм многих аналитиков, все было сделано вовремя, а это значит, что мы достойно встретим гостей Олимпиады, а уже после этого Сочи получит в наследство один из самых современных терминалов в России.

А наши коллеги с Украины, которым, конечно же, в эти тяжелые дни вовсе не до авиации, в пятницу открыли долгожданный бизнес-терминал в международном аэропорту «Киев». Получилось здорово – и инфраструктура и инвестиции позволяют надеяться, что тот рост в сегменте бизнес-перевозок страны, который мы наблюдали последние годы, не ослабнет, а будет только увеличиваться. И как подтверждение этих надежд стало заявление гендиректора управляющей Международным аэропортом «Киев» (Жуляны) компании «Мастер-Авиа» Алексея Яковца о том, что по итогам 2013 года бизнес-трафик в Украине возрастет до 17-18 тыс. самолетовылетов.

А в Москве свои торжества. 11 декабря Группа компаний «НДВ» совместно с компанией «Аэросоюз» открыли крупнейший в Европе вертолетный центр – «Хелипорт «Москва». Да еще какой. В состав центра вошли авиасалон, отель 4 звезды на 200 номеров, ресторан, яхт-клуб с причально-пирсовым комплексом, развлекательный центр с концертной площадкой.



В Жулянах открылся бизнес-терминал

Аэропорт «Киев» не собирается конкурировать за бизнес-пассажира с Борисполем - уже сегодня в киевском авиаузле соотношение чартеров, прилетающих в Борисполь и Жуляны - 20% к 80%

стр. 18



Москва вертолетная

В минувшую среду был презентован один из самых амбициозных авиационных проектов последних лет - вертодром «Хелипорт «Москва», который после окончательного ввода в эксплуатацию может стать крупнейшим вертодромом в Европе

стр. 20



Раз офшор, два офшор

Два новых офшорных реестра скоро будут соперничать друг с другом за клиентов, предлагая интересные комбинации бортовых номеров

стр. 22



Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: +12,4%; Индекс спроса в Европе: -8,7%

стр. 23



ДОСТУПЕН ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Gulfstream G280

В Калининграде не забывают про бизнес-авиацию

В июне 2013 года впервые местные власти обратили внимание на то, что в самом западном российском анклав – Калининградской области – отсутствует инфраструктура для бизнес-авиации. Правда и для регулярных авиаперевозок там не все готово из-за заброшенного строительства нового пассажирского терминала.

Но выбор Калининграда в качестве одного из городов для проведения матчей Чемпионата Мира по футболу 2018 года заставляет местные власти думать об высоком уровне проведения спортивных мероприятий. В среду, 11 декабря 2013 года, вице-премьер калининградского правительства Александр Рольбинов сообщил журналистам, что в аэропорту «Храброво» появятся гостиницы, торговые центры и терминал для воздушных судов бизнес-класса.

«До конца 2014 – начала 2015 года завершится реконструкция аэропорта «Храброво». Сейчас работы здесь идут активными темпами, однако небольшая задержка все-таки есть», – сказал вице-премьер. «Она произошла из-за того, что сами конструкции недостроя долго простояли без консервации, пришлось проводить экспертизу. Это все удлинило саму процедуру».



Gulfstream Шведских ВВС залетел в Храброво, фото Алексей Симанович

Он напомнил, что в рамках реконструкции аэропорта будет удлинена взлетно-посадочная полоса на 850 метров, что позволит принимать крупнотоннажные воздушные суда. Также в марте в «Храброво» был открыт один из 13-ти российских Центров управления полетами, который будет обеспечивать безопасность движения самолетов. Предполагается строительство скоростной рулежной дорожки и расширение перрона.

«В рамках развития аэропорта – строительство гостиницы, торговых центров в районе аэропорта и грузового терминала. Также планируется организация терминала для бизнес-джетов. Но это уже вторая-третья очереди. А пока мы в самом пике модернизации аэропорта», – сказал Рольбинов.

Терминал для бизнес-авиации планируется разместить на территории старого международного сектора аэропорта (северо-западная часть аэропорта). «На сегодняшний день потребность в развитии бизнес-авиации имеется. Есть инвесторы, которые рассматривают проекты такого направления, как авиационное такси. Это самолеты малой авиации, которые смогут летать на небольшие расстояния, например, из Калининграда в Варшаву», – отметил вице-премьер.

В настоящее время бизнес-трафик в аэропорту не столь велик и составляет в среднем пять-семь рейсов в сутки. Единственным объектом по обслуживанию бизнес-пассажиров в аэропорту является VIP-зал, открытый компанией «VIP-international-Kaliningrad» еще в марте 2011 года. По неофициальной информации, в городе проживают или работают владельцы приблизительно 20 бизнес-джетов, которые после ввода в эксплуатацию комплекса автоматически становятся постоянными клиентами аэропорта.



Тел./Факс: +7 (812) 240-0288
Моб.: +7 (964) 342-2817

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

У нас свой путь

Росавиация выступает за подготовку пилотов коммерческой гражданской авиации исключительно в государственных вузах. Такое заявление сделал глава агентства Александр Нерадько.

«Позиция Росавиации сейчас такова: у нас есть шесть летных учебных заведений гражданской авиации. Это государственные образовательные учреждения, которые получают от Минобрнауки лицензию. Наша задача – формирование там программ подготовки летного состава. И мы активно выступаем за то, чтобы готовить пилотов коммерческой гражданской авиации только в этих вузах», - отметил Нерадько.

Однако существует и другой взгляд на проблему – сторонники либерализации выступают за то, чтобы готовить пилотов в частных школах. По мнению главы Росавиации, эта позиция основывается на зарубежном опыте, где живут законопослушные люди и не возникает никаких проблем. В России же, по его словам, ситуация иная.

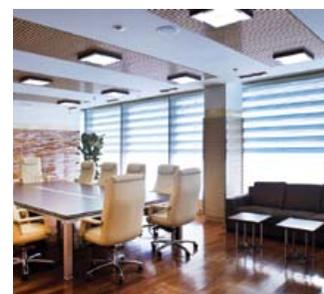
«К сожалению, у нас в стране есть представители бизнеса, для которых деньги – главное, и борьба за их количество затмевает всякий здравый смысл. При этом многие из этих людей прикрываются словами о необходимости поднимать и развивать частную, региональную авиацию», - пояснил Нерадько.

СКР провел обыски в Росавиации после авиакатастрофы в Казани 17 ноября, где пассажирский самолет Boeing-737 авиакомпании «Татарстан», летевший из Москвы, разбился при посадке. Авиакатастрофа унесла жизни шести членов экипажа и 44 пассажиров. Следователи проверили в Росавиации документацию, касающуюся деятельности авиационных учебных центров. Сейчас они уже ликвидированы, но в свое время были лицензированы Росавиацией. В одном из таких учебных центров, по данным СК РФ, получил свидетельство пилота коммерческой авиации командир разбившегося в Татарстане самолета.

Источник: Прайм



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

«Эйр Самара» выбирает страховщика

После того, как авиакомпания «Эйр Самара» определилась с лизинговой компанией для первых трех самолетов Beechcraft King Air 350i, она объявила **конкурс** на страхование этих самолетов. Согласно конкурсной документации, размещенной 9 декабря 2013 года на сайте госзакупок, максимальная цена договора должна составить не более 1,5% от страховой суммы, при этом стоимость всех трех самолетов King Air 350 составляет 786,343 млн. рублей (по 262,144 млн. за каждый самолет). Владельцем самолетов является лизингодатель - ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК).

Из конкурсной документации также ясно, что самолеты поступят в распоряжение перевозчика не позднее 1 марта 2014 года, а срок лизинга составляет 10 лет. Также уже известны заводские номера поставляемых самолетов: FL-857, FL-858 и FL-879, все 2013 года выпуска. Самолеты будут зарегистрированы в России.

Относительно условий эксплуатации известно, что воздушные суда будут храниться под открытым небом, но для периодического техобслуживания предусмотрен ангар. Авиакомпания предполагает, что каждый King Air 350i будет ежегодно налетывать по 1040 часов в год.

Напомним, контракт на поставку трех самолетов King Air 350i и опцион на шесть машин с ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) уже заключен. Из девяти самолетов, заказанных «Эйр Самара», семь будут поставлены с салоном, рассчитанным на перевозку 13-ти пассажиров. Также согласно контракту один самолет будет передан заказчику в комбинированном варианте (трансформация в медицинский салон займет не более двух часов) и один – в VIP-конфигурации. В среднесрочных планах «Эйр Самара» – создание полноценного дочернего предприятия бизнес-авиации с увеличением количества самолетов до шести-семи бортов.



УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



Russian United Business Aviation Association

МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

DC Aviation получил новый G550

Немецкий оператор бизнес-авиации DC Aviation продолжает увеличивать парк бизнес-джетов. 4 декабря 2013 года компания получила очередной самолет Gulfstream G550 (бортовой номер D-ADCL), который будет находиться в управлении компании и выполнять полеты как в интересах владельца, так и на коммерческой основе. Базироваться самолет будет в Штутгарте.

После удачной сделки по приобретению швейцарского оператора Jet-Link, DC Aviation продолжает пошагово реализовывать стратегию развития различных сегментов своего бизнеса. В частности, оператор разработал специальную программу по менеджменту воздушных судов, принадлежащих владельцам из стран восточной Европы и России/СНГ, которая стала приносить дивиденды после шести месяцев с момента запуска.

Согласно опубликованным данным оператора, за последние шесть месяцев управляемый парк увеличился на шесть машин, включая Gulfstream G550, Dassault Falcon 900 и Dassault 7X. Кроме этого, компания планирует также осваивать рынок вертолетных перевозок. С появлением в парке DC Aviation первого восьмиместного Eurocopter EC155B1 с VIP-интерьером, шансы перевозчика увеличить долю таких перевозок весьма велики.

В настоящее время DC Aviation располагает парком из более двух десятков реактивных самолетов – Airbus 319CJ, Bombardier Global 5000, Bombardier Challenger 604, Gulfstream G550, Cessna Citation XLS, Bombardier Learjet 40/45XR, Embraer Legacy 600 и Dornier 328Jet. Парк самолетов базируется в Штутгарте, Дубай, Абу-Даби, Санкт-Петербурге, Москве и Цюрихе.

MHS Aviation примеряется к VLJ

Немецкий бизнес-оператор MHS Aviation, базирующийся в Мюнхене, приобрел четырехместный бизнес-джет Embraer Phenom 100, который стал четырнадцатым во флоте перевозчика.

«Появление в нашем парке «малыша» Phenom 100 позволит MHS Aviation заполнить недостающую нишу сверхлегких джетов, которых у нас до настоящего времени никогда не было. Новый Phenom 100 оптимально подойдет как для деловых путешественников, так и для туристов, путешествующих, например, в Альпы. Мы уверены, что наш новый самолет придется по душе клиентам по нескольким причинам: возможность полетов в небольшие аэропорты и сравнительно небольшая стоимость перелета. Например, перелет из Мюнхена в Сан-Мориц на выходные составит всего лишь 6400 EUR, или 1600 EUR за место. Есть у самолета и ряд других достоинств»,

- комментирует Стефан Бушле, коммерческий директор MHS Aviation.

Компания, работающая на рынке с 1979 года, достаточно активно модернизирует свой флот. Сейчас в парке MHS Aviation пять 32-местных турбовинтовых самолетов Dornier 328 (сданы в лизинг British Airways, прим. BizavNews), один Challenger 604 и пять Bom-bardier семейства Learjet (Learjet 31 и Learjet 60), несколько вертолетов, включая Augusta 109 с VIP-салонном, Eurocopter AS350 и Bell Long Ranger.

В ближайшие несколько месяцев оператор планирует получить еще три самолета. В 2012 году MHS Aviation продемонстрировала значительный рост активности: ею было выполнено на 35 % больше чартерных рейсов по сравнению с предыдущим отчетным периодом.



Все в Аль-Мактум

Основатель и председатель Ближневосточной ассоциации деловой авиации МЕВАА Али Аль Накби призывает операторов деловой авиации ОАЭ поддержать инициативу Дубайского управления гражданской авиации по переводу бизнес-авиации из Международного аэропорта Дубая в аэропорт Аль-Мактум (Dubai World Central (DWC)). Он приводит в качестве аргументов дефицит слотов и временные ограничения, что делает работу в Дубайском аэропорту неприемлемой для бизнес-операторов. И эта ситуация еще усугубится в мае, когда аэродром частично закроется для трехмесячного ремонта ВПП.

В настоящее время в Аль-Мактум работает четыре FBO: DC Aviation-Al Futtaim, Jet Aviation, Jetex и ExecuJet. «Эти компании обслуживают большую часть деловых и частных рейсов в DWC. Когда в мае закроется взлетно-посадочная полоса, они не смогут обслуживать рейсы бизнес-авиации в Международном аэропорту Дубай», - говорит он.

Однако в то время, пока будет идти ремонт ВПП, техцентр Jet Aviation в дубайском аэропорту смог зарезервировать за собой достаточно количество слотов для продолжения обслуживания воздушных судов деловой авиации.

«Я не думаю, что администрация аэропорта Дубая снимет это ограничение после окончания ремонта в июле 2014 г, потому что большая часть FBO уже перейдет в DWC. И это лучшее место, к тому же оно находится не так уж далеко от города», - говорит Аль Накби. «Здесь бизнес-джеты получают разрешение на рейс по требованию. А в Дубай сначала необходимо запросить слот, а затем ждать его одобрения. В DWC нет никаких ограничений, так что вы можете летать в любое время».

Новогодний пик спроса начался

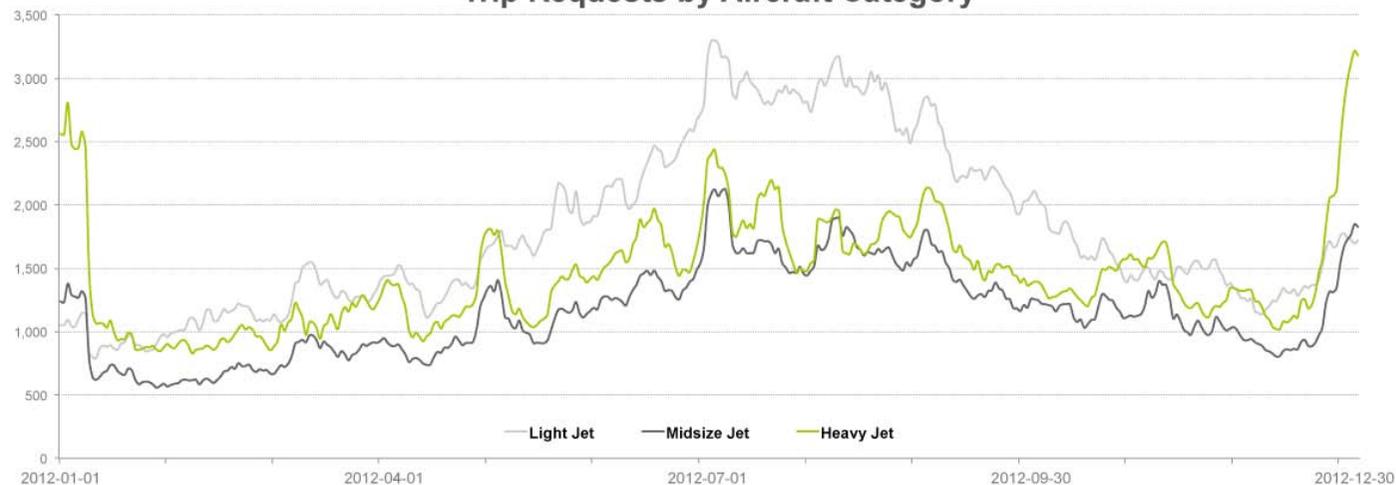
Компания Avinode в преддверии новогодних праздников ожидает, как и обычно в это время года, пик спроса на чартеры. Стоимость всех запрошенных рейсов в системе бронирования бизнес-джетов резко возрастает во время праздников, а также наблюдается тяготение путешественников к туристическим поездкам, как на близкие, так и на дальние расстояния, на больших самолетах. По данным Avinode, обычно самый сильный период запросов на тяжелые бизнес-джеты, как правило, начинается во второй неделе декабря, достигая пика в районе второго января, который затем переходит в спад с самым низким годовым уровнем в первой неделе февраля.

Диапазон рейсов, запрашиваемых в этот период, простирается от трансатлантических путешествий до более коротких внутриконтинентальных полетов. Во время курортного сезона популярным местом у евро-

пейцев становятся Альпы, а в список самых популярных мест на континенте входят Шамбери, Женева и Санкт-Мориц. С другой стороны Атлантики интерес американских туристов, путешествующих внутри США, разделен между лыжными видами отдыха и времяпрепровождением в теплых условиях. Возглавляет список самых популярных мест отдыха Аспен, далее идут Лас-Вегас и Майами.

Количество трансатлантических рейсов также увеличивается в это время года. Ноябрь и декабрь уступают по количеству таких полетов только летним июлю и августу. Большинство путешественников, вылетающих из Европы, имеют начальным пунктом Великобританию, Францию или Швейцарию. А вылетающие из США наиболее часто стартуют из нью-йоркских аэропортов, а также Майами или Лос-Анджелеса.

Trip Requests by Aircraft Category



Ротация кадров



Компания General Dynamics 9 декабря 2013 года объявила о назначении Роберта Э. Смита президентом Jet Aviation, дочерней компании под-отчетной исполнительному вице-президенту авиационной группы корпорации Джозефу Т. Ломбардо. Смит

сменит на этом посту Дэниэла Клэра, который назначен финансовым директором Gulfstream Aerospace, также дочерней компании GD. Назначения вступят в силу 1 января 2014 года.

Роберт Смит с июля 2012 года и до настоящего момента был вице-президентом и главным финансовым директором (CFO) Jet Aviation, ответственным за все финансовые функции. Ранее он был вице-президентом и финансовым директором General Dynamics NASSCO, подразделения, занимающегося судостроением, техническим обслуживанием и ремонтом. Г-н Смит присоединился к General Dynamics в 1989 году.

Дэниэл Клэр был президентом Jet Aviation с июля 2011.

Объявляя об этих назначениях, Джо Ломбардо сказал: «Роб Смит был частью управленческой команды Jet Aviation с момента своей работы в компании, и я уверен, что под его руководством компания будет продолжать видоизменяться через качество продукции и услуг, которые она предоставляет клиентам».

«Дэн Клэр продемонстрировал свою приверженность успеху авиационных подразделений General Dynamics в течение всего времени, и мы с нетерпением ждем продолжения его успешной работы в новой роли в компании Gulfstream», - сказал Ломбардо.

Акт «оживления» малой авиации стал законом

«Подписан, скреплен печатью и введен в действие!» – так восторженно приветствовали американские СМИ недавнее подписание президентом Обамой закона о развитии малой авиации США. Они назвали это маленькой, но все-таки победой авиации общего назначения. До этого закон был единогласно принят Сенатом (в октябре) и Палатой представителей (в ноябре), куда был предоставлен на рассмотрение группой конгрессменов в мае.

Законодательный акт теоретически позволяет снизить себестоимость и упростить ведение бизнеса в сегменте АОН, но как на это отреагирует неповоротливая бюрократическая машина, покажет только время. Закон требует от FAA полного выполнения



до 31 декабря 2015 года рекомендаций комитета Reorganization Aviation Rulemaking Committee (ARC), на который возложена функция по изменению правил сертификации и надзора за модернизацией и производством аэропланов, подлежащих сертификации по правилам Part 23 (стандарты летной годности легких коммерческих, аэробатических и многоцелевых самолетов). Данные рекомендации направлены на повышение безопасности и сокращение государственных и промышленных сертификационных затрат, касающихся легких самолетов авиации общего назначения.

«Мы аплодируем президенту Бараку Обаме», - заявил в этой связи президент и исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Огромная поддержка этого закона была получена в Конгрессе, и та скорость, с которой он продвигался, демонстрирует приверженность безопасности обеих американских партий и признание необходимости изменения чрезмерно бюрократических и устаревших правил FAA».

Эд Болен, президент и исполнительный директор NBAA, отметил, что упорядочение процесса сертификации с сохранением основных требований безопасности приведет к более быстрому внедрению инновационных конструкций самолетов и жизненно важного оборудования безопасности, что принесет пользу всем.

От принятия закона должны выиграть все, от правительства до производителей и поставщиков, и заканчивая пилотами и пассажирами. По мнению конгрессменов, закон открывает дорогу мелким производителям самолетов, создает рабочие места и помогает сделать самолеты безопаснее.

Источник: Privat.aero

«Меридиан» проверил Marshall Aviation Services Limited

В декабре 2013 года специалисты ЗАО «Авиакомпания «Меридиан» провели внешний аудит соответствия деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту Marshall Aviation Services Limited требованиям Part 145.

В ходе аудита были проверены действующие сертификаты организации, имеющиеся офисные и складские помещения, квалификация инженерно-технического персонала и результативность функционирования системы менеджмента качества центра по ТОиР.

«Также специалисты нашей авиакомпании проверили состояние рабочих мест работников центра, возможность удаленного доступа к технической документации, необходимой для качественного ТОиР воздушных судов, оценили функционирование информационной системы информирования о ходе

выполнения работ по ТОиР на воздушных судах и ознакомились с процедурами поверки используемого оборудования. По результатам проведенного аудита был сформирован ряд наблюдений, переданных руководству «Marshall Aviation Services Limited» для разработки и проведения корректирующих мероприятий», - комментируют в компании «Меридиан».

Marshall Aviation Services входит в корпорацию Marshall Aerospace and Defence Group (Marshall ADG), которая в сентябре этого года приобрела 100% акций компании Hawker Beechcraft Services Chester. Последняя на протяжении 50-ти лет предоставляла в Европе услуги ТОиР для самолетов Hawker и Beechcraft. В Marshall Aviation Services планируют сделать ставку не на традиционный европейский рынок, который по-прежнему останется одним из главных, а на страны Ближнего Востока и Африки. В Честере новый владелец компании планирует в течение трех лет открыть дополнительный технический центр как для самолетов семейства Hawker, так и для турбовинтовых King Air.

В настоящее время авиакомпания «Меридиан» является единственным авиаперевозчиком на территории СНГ и четвертым – вне границ Евросоюза, способным предложить свои услуги по поддержанию летной годности собственникам и эксплуатантам АОН воздушных судов европейской регистрации, а также зарегистрированных в реестрах Бермудских и Каймановых островов, острова Мэн, Арубы и Мальты.

Авиакомпания «Меридиан» является членом международного альянса MS Group, объединившим в единое целое также управляющую компанию «Московское Небо», австрийского оператора деловой авиации Mjet GmbH. Парк компании состоит из самолетов Gulfstream G450, Hawker 750 и Ту-134.



fcg ops

FLIGHT CONSULTING GROUP FCG

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 X4 обретает очертания

На 7-м симпозиуме EASA Rotorcraft в Кельне, проходившем с 4 по 5 декабря 2013 года, европейский вертолетостроитель Eurocopter поделился изменениями во внешнем облике среднего двухдвигательного вертолета Eurocopter X4. Последняя информация о перспективной разработке относится к 2011 году, когда и была представлена эта программа. Eurocopter X4 предназначен для замены AS365/EC 155 Dauphin и будет конкурировать в весовой категории 9000 - 12000 фунтов. Новый вертолет будет иметь две версии.

В отличие от первоначальных эскизов, горизонтальное оперение с двухуровневой несущей поверхностью вынесено на хвостовую балку, перед килем с фенестроном. В кормовой части фюзеляжа видна некая «юбка», роль которой пока неизвестна.

Несущий винт сохраняет пять лопастей, в которых, по всей видимости, будет применена технология **Blue Edge**. Конструкция лопастей по этой технологии имеет двойную стреловидность на концах, что приводит к снижению вихревого следа и уровню шума.

Испытания первого прототипа вертолета начнутся в 2017 году, а в 2020 году взлетит вторая итерация X4, на которой будет тестироваться кабина экипажа с прогрессивным интерфейсом человек-машина и электродистанционная система управления. Клиенты будут иметь выбор между двумя 1100-сильными вариантами двигателя: Turbomeca TM 800 или Pratt & Whitney Canada PW 210.



(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

Bell-SLS будут собирать в Луизиане

Компания Bell Helicopter открывает новое производственное предприятие в Луизиане. Примечательно то, что именно в этом штате будут производить новейшую линию легких пятиместных вертолетов Bell-SLS. Предприятие будет находиться в региональном аэропорту Lafayette.



Bell Helicopter инвестирует 11,4 миллионов долларов США на оборудование и инструменты. Власти штата Луизианы выделяют специальный ангар в аэропорту Lafayette. Будет предоставлено 115 рабочих мест.

50 лет назад впервые был представлен легендарный и всеми любимый вертолет компании Bell Helicopter – JetRanger. Сегодня его сменяет новейший вертолет Bell-SLS. Производитель уделил неизменно внимание сочетанию безопасности, эффективности надежности с помощью передовых технологий.

Впервые макет нового вертолета Bell-SLS можно будет увидеть буквально через пару месяцев на крупнейшей выставке вертолетной индустрии Heli-Expo 2014 в США.

FAA выпустила директиву по бизнес-джетам Hawker

FAA выпустила специальный информационный бюллетень летной годности (SAIB) **NM-14-05**, который связан с возможными вибрациями (колебаниями) крыла/элеронов на различных модификациях бизнес-джетов BAe 125/Hawker. Бюллетень от 27 ноября 2013 года охватывает следующие типы: 750, 800, 800A (в том числе C-29A и U-125/U-125A), 800B, 800XP, 850XP, 900XP, 1000, 1000A и 1000B.

Причиной выпуска документа стало сообщение о вибрациях крыла/элерона на Hawker 800XP и 850XP на высотах более 33000 футов при скорости более Маха 0,73. Причем, при сохранении параметров полета колебания не успокаиваются, и только когда экипаж снижает скорость и высоту ниже 30000 футов вибрации прекращаются.

Исследования показали, что у самолетов, испытывающих подобные проблемы, обнаружено отсутствие втулки элеронов, слабое натяжение тросов и неправильно установленные кронштейны. После того, как операторы исправили эти недоработки в соответ-

ствии с руководством по техническому обслуживанию, вибрации не повторялись.

Такие вибрации могут снизить усталостную прочность самолета, а в некоторых случаях привести к разрушению элементов структуры крыла. Крайне важно, чтобы силовой набор и обшивка крыла были тщательно проверены после любых серьезных вибраций.

В своем бюллетене FAA рекомендует при первой же возможности провести одноразовую проверку, чтобы проверить установку всех втулок на элеронах и правильность монтажа узлов, которые отвечают за натяжение тросов. Агентство настоятельно рекомендует проводить такие проверки на регулярной основе, в соответствии с руководством по обслуживанию.

В России эксплуатируется 12 самолетов Hawker различных модификаций (в российском реестре) у пяти операторов.



Фото Adrian Kienzi

Avia Solutions Group беретя за покраску

Холдинг Avia Solutions Group объявил о заключении партнерского соглашения с компанией Air Livery, ведущим европейским провайдером услуг по покраске воздушных судов, ремонту и обновлению салонов самолетов. Согласно подписанному договору, Avia Solutions Group становится эксклюзивным торговым представителем Air Livery в России, Украине, Грузии, а также в странах СНГ и Балтии.



Благодаря новому сотрудничеству Avia Solutions Group и Air Livery, авиакомпании региона получают прямой доступ к комплексным решениям по покраске воздушных судов, включая разработку дизайна и нанесение ливреи, покраску салона, оперативное устранение дефектов, AOG-поддержку, инспекцию неокрашенных поверхностей и к другим инженерным услугам. Решения доступны для владельцев и операторов различных типов воздушных судов, включая самолеты частной, деловой и коммерческой авиации (вплоть до Boeing 747-800). Air Livery имеет 18 покрасочных центров, которые расположены в различных странах Европы.

«Местные авиакомпании активно обновляют и расширяют флот, и спрос на работы по покраске воздушных судов в регионе заметно растет. Мы рады новому сотрудничеству с компанией Air Livery, благодаря которому перевозчики Восточной Европы и стран СНГ смогут воспользоваться еще более выгодными и качественными решениями по смене ливреи своих самолетов», - поделился Линас Довиденас, генеральный директор Avia Solutions Group.

«Avia Solutions Group имеет богатый многолетний опыт работы с авиакомпаниями из России и стран СНГ. Наше новое партнерское соглашение – это стратегическое решение для развития нашего бизнеса, которое позволит укрепить наши позиции на рынке и расширить географию присутствия. Мы надеемся, что наши комплексные решения по покраске и инженерингу воздушных судов, сертифицированные EASA, позволят перевозчикам данного региона добиться еще большей оптимизации расходов, сохраняя яркий и запоминающийся внешний вид флота», - сообщил Джулиан Даффен, управляющий директор Air Livery.

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.



Bombardier закрыл сделку по продаже Flexjet

Канадский производитель Bombardier объявил о закрытии сделки по продаже собственного долевого оператора Flexjet. Владелец обновленной компании Flexjet LLC стала частная инвестиционная группа Directional Aviation Capital, принадлежащая Кенну Риччи.

FlexJet является одним из трех основных долевого операторов в США, наряду с NetJets принадлежащей Berkshire Hathaway и Flight Options, которая также является частью Directional Aviation Capital.

Первоначальная стоимость Flexjet в \$ 185 млн. выросла и составила \$ 195 млн. Эта сумма включает в себя около \$ 70 млн. авансовых платежей клиентов. Сделка получила одобрение всех соответствующих регуляторов и другие согласования от государственных органов США.

В результате закрытия сделки был подтвержден твердый заказ FlexJet LLC на сумму около \$ 2,4 млрд. на 115 бизнес-джетов Bombardier, состоящий из 25 Learjet 75, 60 Learjet 85, 20 Challenger 350 и 10

Challenger 605. Также новая FlexJet имеет опцион еще на 150 самолетов. Общая сумма твердого заказа и опциона составляет \$ 5,6 млрд.

Directional Aviation Capital (DAC) – инвестиционная компания, работающая на рынке бизнес-авиации, которая владеет такими известными в деловой авиации компаниями как Flight Options, Sentient Jet, Nextant Aerospace, Constant Aviation, Everest Fuel Management, Sojourn Aviation, Spinnaker Air и API. DAC возглавляет Кен Риччи.

По словам Кена Риччи, консолидация долевого отрасли была неизбежна, ведь данный сегмент рынка уже вполне сформировался и в течение последних нескольких лет имел избыточные мощности. «Это привело к выходу из долевого рынка CitationAir и способствовало недавнему банкротству Avantair», – заявил он.

И, несмотря на то, что некоторые избыточные мощности остаются, в ближайшей и долгосрочной перспективе г-н Риччи видит перспективы роста долевого рынка. Однако, по его словам, перспективы имеют ультрадальние, крупноразмерные бизнес-джеты, и вполне вероятно, что новый Flexjet к концу этого года объявит о следующем заказе на Bombardier Global.

С помощью группы своих операторов – Flexjet, Flight Options и Sentient Jet, компания DAC сможет предложить клиентам выбор из полного спектра услуг по авиаперелетам – программы долевой собственности, членство в клубе, аренду, карточные программы и заказ чартеров. В совокупности эти компании будут генерировать доход более \$ 1,1 млрд., управлять более 150 самолетами, с налетом более 200 тыс. часов в год и обслуживать более 6000 клиентов.



Hahn Air получает очередной Citation CJ4

Немецкая компания Hahn Air, специализирующаяся в сегменте бизнес-перевозок и входящая в пятерку крупнейших в Германии, в конце ноября текущего года приступила к эксплуатации нового самолета Cessna Citation CJ4. Особенностью этой авиакомпании является использование бизнес-джетов в регулярных авиаперевозках.

«Ни один Citation в мире, да и, насколько нам известно, ни один реактивный самолет деловой авиации вообще, еще не использовался авиакомпаниями для регулярных перевозок», - комментируют в Cessna. «Выполняемые Hahn Air полеты на CJ4 будут за-

регистрированы в IATA, поэтому пассажир сможет, например, забронировать билет в Люксембург и получить два посадочных талона: один на перелет до Дюссельдорфа, а второй – на полет на CJ4 из Дюссельдорфа до Люксембурга. Такой же принцип будет применяться при перелете в Дюссельдорф через Люксембург».

Даниэль Рудас, исполнительный вице-президент и главный операционный директор Hahn Air, добавил: «Наша компания давно использует самолеты Citation, поэтому мы знаем, что CJ4 – это то сочетание скорости, комфорта и надежности, которое идеально

подойдет для нашего начинания. Добавление во флот нового самолета Cessna Citation CJ4 принесет клиентам компании идеальное сочетание скорости, комфорта и при обслуживании на регулярной основе».

Эти рейсы перевозчик обслуживает в бизнес-терминалах аэропортов Дюссельдорфа и Люксембурга. Также в компании надеются, что проанализировав все положительные и отрицательные моменты при эксплуатации нового направления, можно будет смело рассматривать и другие пары городов для открытия регулярных перевозок. Hahn Air и Cessna Aircraft – давние партнеры. Начиная с 2005 года, немецкий бизнес-оператор сделал ставку на американского производителя, и сейчас основу парка Hahn Air составляют бизнес-джеты семейства Citation. В следующем году Hahn Air получит очередной самолет Cessna Citation CJ4.

CJ4 получил сертификацию Федерального управления гражданской авиации США в марте 2010 года, а год спустя был сертифицирован Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), а также островами Мэн, Бразилией и Канадой. Самолет может управляться одним пилотом, и на полеты на CJ4 пилоту требуется такой же типовой допуск, как и на другие самолеты CJ (то есть пилот, имеющий допуск на полеты на одном из самолетов данного семейства, может также летать на всех остальных).

Дальность полета CJ4 составляет 2002 мили (3710 км), а максимальная скорость достигает 453 узлов в час (839 км/ч). Разбег при взлете при максимальной взлетной массе - 3130 футов (954 м). CJ4 оснащен двумя двигателями Williams International FJ44-4A с полным электронным управлением (FADEC) и оборудован комплектом авионики Collins Pro Line 21 с четырьмя экранами.



Посадка «регулярного» CJ4 в Люксембурге. Фото oliton, www.luxspotting.darkbb.com

В Литве появился серьезный бизнес-джет

Литовский оператор Charter Jets получил новый бизнес-джет Falcon 2000S (бортовой номер LY-GVS). Самолет стоимостью 27 млн. евро в настоящий момент является самым дорогим джетом, зарегистрированным в стране. «Новый бизнес-джет не является собственностью компании, но будет доступен и для выполнения чартерных рейсов. В настоящее время заканчивается юридическое оформление воздушного судна в соответствии с литовским законодательством, обучение летных экипажей, и в начале следующего года самолет начнет выполнять рейсы», - прокомментировал BizavNews источник, близкий к теме.

Компания Charter Jets начала свою деятельность в конце 2009 года. Сейчас в авиакомпании эксплуатируются пять самолетов: три Hawker 800XP, один Bombardier CRJ200 (Challenger 850) и один самолет Premier 1A. Средний налет всего парка самолетов Hawker 800XP составляет 86 часов на один самолет (по итогам работы в 2012 году), а доходы по сравнению с 2011 годом возросли на 55%. Авиакомпания также начала продвигать на рынок услугу менеджмента (управления) самолетов.

В настоящее время основу парка немногочисленных литовских операторов составляют самолеты Hawker 800/850/900. В ноябре текущего года о своем выходе на рынок заявила и Avia Solutions Group со своим проектом KlasJet. Оператор планирует получить сертификат эксплуатанта до конца января 2014 года. На первые числа февраля уже запланированы первые рейсы. KlasJet начнет деятельность с двух самолетов Challenger 850 (на 10 и 14 мест). К 2018 году планируется увеличить парк до 10 самолетов (Challenger, Learjet и Legacy). Кроме этого, KlasJet не ограничится исключительно бизнес-перевозками и будет параллельно развивать также и сегмент управления воздушными судами. На сегодняшний день у компании уже есть договоренности по управлению тремя

дополнительными бизнес-джетами Learjet, Legacy и Challenger 850. Эксплуатация этих самолетов начнется в 2014 году.

За последние два года число частных авиарейсов в Литве увеличилось на 31,5%. Главной причиной роста бизнес-трафика в стране эксперты считают развитие международной торговли. В Литве уровень бюрократии в области авиационного регулирования не высок, и авиационные власти действуют достаточно быстро. Если ТОиР организация отвечает требованиям EASA и обладает квалифицированным персоналом, соответствующей документацией и оборудованием, то процесс получения необходимых лицензий занимает немного времени. Финансовые расходы на регистрацию самого воздушного судна также относительно невелики. Единственный минус рынка – это его размеры. С другой стороны, «под боком» у Литвы 33-х миллионная Польша и Москва, где базируется основная часть российских деловых самолетов.

При крейсерской скорости в $M=0,80$ Falcon 2000S имеет дальность полета 3350 морских миль (6 человек, резерв топлива по NBAA IFR). Взлетная дистанция с максимальным взлетным весом 41000 фунтов составляет 4325 футов (1320 м). Он может подняться на высоту 41000 футов за 19 минут, обычная крейсерская высота составляет 45000 футов, а сертифицированный потолок – 47000 футов. Самолет может также совершать посадку при 95% максимального взлетного веса, или примерно 39300 фунтов, что позволяет ему брать в полет больше топлива и добавляет гибкости операторам этого самолета. Кроме того, имея посадочную скорость в 107 узлов, Falcon 2000S способен совершать посадку в аэропортах со сложными и крутыми глиссадами и короткими взлетно-посадочными полосами.

С момента начала поставок Falcon 2000S в апреле 2013 года Dassault Falcon передал заказчикам 10 машин.



Место встречи традиционно – Внуково -3

Девятая международная выставка деловой авиации Jet Expo 2014 пройдет на территории Центра Бизнес-Авиации Внуково-3 в период с 4 по 6 сентября 2014 года. Jet Expo в течение всей своей истории была действительно главным событием отечественного рынка бизнес-перевозок. И авторитет мероприятия растет из года в год, что подтверждается растущим количеством участников. Все чаще площадка Jet Expo становится местом подписания крупных контрактов и анонсирования будущих проектов.

Уже четвертый год подряд организаторы Jet Expo делают работу выставки наиболее удобной для экспонентов и посетителей, совмещая во Внуково-3 статическую экспозицию и выставочный павильон. Исключением не станет и Jet Expo 2014. Центр Бизнес-Авиации Внуково-3, как лидер среди аэропортов России и стран СНГ по обслуживанию рейсов бизнес-авиации, вновь был выбран единой площадкой для проведения главного международного мероприятия бизнес-авиации в России.



В павильоне площадью 5000 кв.м. свои новинки продемонстрируют ведущие мировые авиапроизводители, операторы, сервисные компании рынка бизнес-перевозок. На статической площадке представляют воздушные суда ведущие мировые производители: Airbus, Boeing, Cessna Aircraft, Bell Helicopter, Embraer, Bombardier Aerospace, Dassault Aviation, Gulfstream Aerospace, Beechcraft Corporation, Daher Socata, Nextant Aerospace и многие другие.

«Владельцев и потенциальных покупателей частных самолетов удивить непросто, однако для нас нет ничего невозможного. Презентации современных воздушных судов с эксклюзивными интерьерами, последние технологии в области обслуживания бизнес-джетов и разнообразная деловая программа выставки – работающая рука об руку с участниками, мы стремимся сделать Jet Expo самым ожидаемым и привлекательным событием для самой утонченной аудитории. Но кроме этого мы преследуем и определенную цель – собрать на единой площадке ключевых игроков рынка, работающих в различных сегментах, и предоставить им возможность продуктивно поработать в течение трех дней в привычной для них профессиональной обстановке. Поэтому мы существенно сократили различного рода мероприятия, не относящиеся напрямую к темам выставки», – комментирует руководитель проекта Константин Лобанов.

По мнению большинства экспонентов, участие в Jet Expo – это, прежде всего, возможность выйти на новый, международный уровень деловых контактов. Хотя основные цели выставки формулируются шире – расширение контактов между российскими и зарубежными представителями бизнес-сообщества деловой авиации и предоставление западным партнерам возможности оценить благоприятный

бизнес-климат в России, привлечение иностранных инвестиций и дальнейшее развитие в России всего комплекса инфраструктуры деловой авиации, продвижение на мировой рынок отечественных инноваций и привлечение в Россию современных западных технологий (инновационный обмен), содействие планам по кооперации авиационных производств, презентация продукции российских и зарубежных авиапроизводителей, а также всего перечня услуг компаний, работающих на международном рынке бизнес-авиации.

Напомним, что в 2013 году в выставочном павильоне было представлено более 50 стендов таких компаний, как ABS Jets, AeroTrans, Bombardier, AgustaWestland, ASR Cessna Aircraft, Dassault Aviation, BART, Delta Aerotaxi, Eurocopter, Gulfstream, Hawker, IR Bell Helicopter, Jet Group, Jet Aviation, Qatar Executive, RusAero, Tulpar, RusJet. На статической площадке можно было ознакомиться с воздушными судами от мировых производителей – всего на статической экспозиции было представлено более 30 бизнес-джетов различных мировых производителей.



Sukhoi Business Jet идет в массы

Уже в следующем году Sukhoi Superjet 100 VIP (SBJ) может стать флагманом для нескольких государственных структур. Так, по информации [superjet100.info](#), речь идет о трех самолетах, предназначенных для ФТС (заводской номер 95061), Минпромторга (№ 95032) и Минтранса (№ 95069). Кроме этого, в 2015 году SBJ возможно получит частный заказчик из Казахстана (№ 95093), Таиланда (№ 95104) и стартовый заказчик Comlux Aviation (№ 95097 и № 95115).

Напомним, что в ходе МАКС-2013 «Гражданские самолеты Сухого» подписали договор поставки первого SBJ компании «Рособоронэкспорт». Однако интерьер, разработанный компанией из Жуковского «Аэро Стайл», не является окончательным, хотя и был изготовлен и установлен в рекордные сроки – за три месяца. Правда, пока это концепт салона, который продемонстрирован заказчику. С учетом пожеланий и замечаний от Рособоронэкспорта дизайн салона будет доработан, и в начале 2014 года самолет будет введен в эксплуатацию. Управлять этим самолетом будет авиакомпания «РусДжет».

Также накануне авиасалона МАКС-2013 президент ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) Андрей Калиновский заявил, что в ближайшее время может объявить о выделении кастомизации (монтаж интерьера и окраска) SBJ из основного производства самолетов Sukhoi Super Jet 100.

Чтобы самолет мог обслуживать клиентов на любых аэродромах, на него после доработки конструкции будет установлен собственный трап. «Помимо этого сейчас каждый SBJ требует установки дополнительных топливных баков и изменения системы подачи воды. По сути, ГСС производит самолет, а в центрах кастомизации его вновь полностью разбирают, дорабатывая под VIP-интерьер», – пояснил он. По

словам Андрея Калиновского, центр кастомизации самолетов может быть создан как в России, так и за рубежом.

SBJ – первый, созданный на платформе SSJ100, самолет VIP-класса. Салон SSJ100 VIP рассчитан на 19 пассажиров и разделен на три функциональные зоны: сервисную, деловую и отдельный рабочий кабинет. Поставленный в Рособоронэкспорт самолет имеет стандартную дальность полета, однако в будущем самолет будет соответствовать ранее заявленным характеристикам: благодаря установке дополнительных топливных баков в багажно-грузовом отсеке SBJ дальность полета самолета составит почти 7960 км (4300 мор. миль), что более чем вдвое превышает этот показатель для базовой версии SSJ100 – 3048 км (1645 мор. миль). Это позволит

перевозить пассажиров без посадки по многим маршрутам, например из Парижа в Нью-Йорк.

Напомним, что стартовым заказчиком SBJ выступила швейцарская компания Comlux. В настоящее время реализация контракта по приобретению двух самолетов SBJ и опциона еще на два лайнера идут в соответствии с ранее достигнутыми договоренностями (стоимость контракта составляет \$200 млн., включая стоимость опционов). Планируется, что «зеленые» лайнеры поступят заказчику в конце 2014 – начале 2015 года, а в четвертом квартале 2015 года будет начата коммерческая эксплуатация. Предположительно самолеты будут эксплуатироваться в дочернем подразделении компании Comlux KZ (Казахстан).



Фото: Алексей Петров

VIP-терминал Сочи заработал в полную силу

10 декабря 2013 года в Международном аэропорту Сочи введено в эксплуатацию новое здание VIP-терминала пропускной способностью более 80 пассажиров в час. Здесь в дни Олимпийских игр 2014 года будут встречать иностранные делегации и представителей МОК, сообщил сегодня на торжественной церемонии открытия терминала управляющий директор авиационной дирекции компании «Базовый элемент» Алексей Васильченко. В тестовом режиме терминал работал с 25 сентября 2013 года.

VIP-терминал построен рядом с основным аэропортовым комплексом, оборудован пятью помещениями для деловых мероприятий и протокольных встреч.

Зона отдыха рассчитана на 56 человек, пассажирам предоставлен выход в интернет, организовано ресторанное обслуживание. «Этот объект - один из последних, который завершает подготовку к Олимпийским играм, завершает комплексную реконструкцию нашего аэропорта. С 2006 года аэропорт Сочи заметно изменился, здесь создана комфортная среда, что является одним из требований МОК», - отметил представитель компании.

Алексей Васильченко говорит: «Этот VIP-терминал прошел тестирования во время сочинского форума. Мы ожидаем, что во время Олимпиады по бизнес-авиации поток будет больше в 1,5 раза. Здесь пассажиры могут чувствовать себя максимально комфортно и автономно».



Также было отмечено, что за счет большого количества свободных площадей значительная их часть будет отдана под организацию времяпровождения пассажиров аэропорта. Качественное ресторанное обслуживание в терминале обеспечивает кейтеринг гостиницы премиум-класса RODINA Grand hotel & SPA (Сочи).

При проектировании объекта учитывались потребности маломобильных пассажиров и пассажиров с ограниченными возможностями.

Клиенты терминала могут пройти здесь все предполетные формальности, включая регистрацию на рейс и предполетный досмотр. Доставка к борту воздушного судна производится на специальном транспорте «Мерседес-Бенц РУС», официальный представитель марки в России выделил аэропорту десять автомобилей премиум-класса.

Территория VIP-терминала оборудована парковкой, рассчитанной на 36 машино-мест. Заезд в VIP-зону - отдельный, он не связан с подъемными путями общего пользования, расположенными на территории аэропорта.

В Жулянах открылся бизнес-терминал

В международном аэропорту «Киев» открылся новый Терминал С – бизнес-терминал в 2 этажа общей площадью около 3000 кв.м, с отдельным перроном для стоянки и обслуживания самолетов. Расположен в 300 метрах от Терминала А (международные рейсы) и в 150 метрах от Терминала D (внутренние рейсы). Терминал С – это элемент системы FBO (FBO - Fixed-base operator), которая предусматривает комплекс сооружений и услуг для бизнес-авиации. Новый терминал обошелся частному инвестору в 80 млн грн. Пропускная способность Терминала С позволит обслуживать одновременно по 50 пассажиров на прилет и на вылет, т.е. 100 пассажиров в час.

«Ежегодно в Украине выполняется порядка 9 тысяч рейсов бизнес-авиации в год. Из них 7 тысяч рейсов – из нашего аэропорта. То есть порядка 70% вылетов совершаются из аэропорта «Киев», хотя еще пару лет назад это было порядка 40%. Мы постепенно завоевываем новых клиентов. А бизнес-авиацией пользуются люди, которые занимают далеко не последнее место в социуме, и для них также необхо-



димо создать комфортные условия», - сказал Денис Костржевский, Глава Совета директоров Международного аэропорта «Киев».

Терминал оснащен всем необходимым и позволяет максимально удовлетворить потребности клиентов, предоставляя услуги на высочайшем уровне. На первом этаже бизнес-терминала расположены магазины, ресторан, помещения для курения, общий зал ожидания площадью 500 кв.м. и комфортабельные комнаты ожидания с видом на перрон. К услугам пассажиров: регистрация на рейсы, комфортное прохождение предполетных формальностей, зона Duty Free, переговорные комнаты, WI-FI. Отдельное внимание стоит уделить ресторану «Let's fly», кроме необычного смелого дизайна он интересен своей кухней. Блюда, которые предлагает ресторан, созданы по принципам авторской кухни под руко-

водством опытного и именитого шеф-повара. Ресторан, расположенный в бизнес-терминале городского аэропорта, может обслуживать не только пассажиров, но и всех желающих посетить романтический ресторан с видом на перрон с самолетами.

На втором этаже удобно расположены офисные помещения оперативных служб, конференц-зал PLATINUM и митинг-холл SILVER. Конференц-зал на 100 мест оснащен аудиовизуальным комплексом, видеостеней, комнатой для синхронного перевода, автоматическим регулированием света и климата. Здесь же находятся два гостиничных номера и переговорные комнаты, которые оснащены современным оборудованием. Дизайн этих помещений сочетает в себе лаконичность современного европейского стиля.



«Здесь предусмотрены переговорные комнаты в «чистой зоне». Если, например, человек прилетел на встречу, не имея украинской визы, в этой зоне можно провести переговоры и после этого улететь обратно. В этом случае пассажир не пересекает таможенную зону, не проходит пограничный и контроль безопасности. Переговорные комнаты рассчитаны на группы до десяти человек», - говорит гендиректор управляющей Международным аэропортом «Киев» (Жуляны) компании «Мастер-Авиа» Алексей Яковец.

Для экипажей воздушных судов предусмотрен брифинг-зал, где пилоты смогут подготовиться к выполнению полета, получить метео-информацию, консультацию по маршруту, отдохнуть.

В новом терминале созданы все условия для ком-

фортного пребывания, в том числе и для лиц с ограниченными физическими возможностями.

«Ровно два года назад, в декабре 2011 года, мы презентовали Терминал А. Не открывали, а только показывали, каким будет достроенный терминал. И вот прошло 2 года. За это время Международный аэропорт «Киев» открыл два терминала – Терминал А для международных рейсов, Терминал D для внутренних рейсов, и сегодня мы открываем Терминал С для бизнес-рейсов. Как мы и обещали, Терминал С был построен за 9 месяцев, что, несомненно, порадовало наших партнеров. Открытие Терминала С и комплекса сооружений для бизнес-авиации (FBO) в Международном аэропорту «Киев» открывает новую эпоху в сегменте бизнес-авиации Украины», - отметил Денис Костржевский.



Фото Дмитрий Бирин



Аэропорт «Киев» не собирается конкурировать за бизнес-пассажира с Борисполем. По словам Костржевского, уже сегодня в киевском авиаузле соотношение чартеров, прилетающих в Борисполь и Жуляны - 20% к 80%. Это объясняется тем, что Жуляны расположены ближе к центру города - всего 8 км.

В настоящее время около 70% рейсов бизнес-авиации в Украине выполняются из аэропортов «Борисполь» и «Киев» (Жуляны), остальные рейсы — из аэропортов Донецка и Одессы. В 2012 году в Украине выполнено около 14 тыс. рейсов бизнес-авиации. А по итогам 2013 этот показатель возрастет до 17-18 тыс. самолетовылетов.

Заместитель главы Госавиаслужбы Украины Александр Гречко в свою очередь отметил, что на сегодняшний день в Украине количество бизнес-самолетов больше, чем количество самолетов, выполняющих регулярные рейсы. В частности, по его данным, на сегодня в Украине зарегистрировано 50 частных реактивных самолетов и около 100 малых самолетов.

Москва вертолетная

В минувшую среду был презентован один из самых амбициозных авиационных проектов последних лет - вертодром «Хелипорт «Москва», который после окончательного ввода в эксплуатацию через два года может стать крупнейшим вертолетным комплексом в Европе. Основное отличие «Хелипорт «Москва», расположенного в живописной Мякининской пойме, от аналогичных объектов в России заметно сразу – новый комплекс станет настоящим многопрофильным авиационным центром, где будут построены четырехзвездочный отель, офисы, рестораны, яхт-клуб и спортивно-развлекательный центр. По замыслу инвесторов, «Хелипорт «Москва» станет первым полноценным вертолетным мульти-центром, который будет осуществлять полный комплекс услуг в этой сфере, начиная от доступных услуг авиатакси, продажи и аренды малой авиатехники, заканчивая квалифицированным обслуживанием и обучением пилотов-любителей.

Но все же основное предназначение «Хелипорт «Москва» – стать крупным пересадочным узлом для жителей Москвы и Подмосковья, который достаточно просто свяжет столицу по воздуху с аэропортами, соседними областями и, конечно же, с загородными коттеджными поселками. Удобное расположение вертодрома позволит пассажирам достаточно



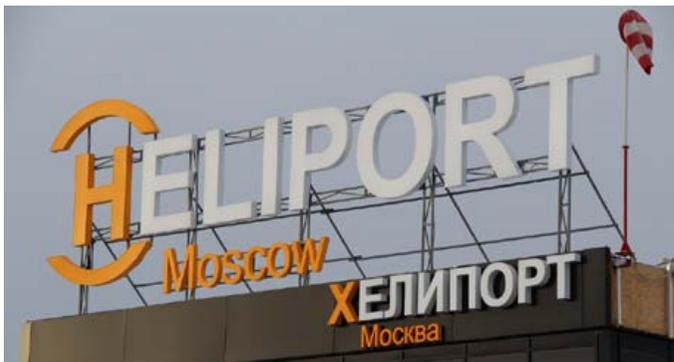
быстро добираться до вертолета как на машине, так и на собственных яхтах и катерах (в проекте «Хелипорт «Москва» – строительство пристани).

Планируется, что через два года вертодром сможет принять до 220 вертолетов. А пока же на площадке площадью в 3 га (общая площадь территории – 30 тысяч квадратных метров, площадь застройки составит 10 тысяч квадратных метров) могут разместиться 25 вертолетов. В принципе, речь идет о вертолетах различных классов, однако на базирование предполагается принимать в основном легкие вертолеты: наиболее популярные у россиян поршневые Robinson R44 и газотурбинные Eurocopter Ecureuil. Ведь все-таки существуют определенные ограничения на эксплуатацию вертодрома, которые связаны в первую очередь с ограниченной площадью. Одной из главных услуг, которая, по мнению

инвесторов, будет востребована, станет вертолетный паркинг. Совершенно футуристический проект, который был представлен на презентации, поразил технологическими решениями многих присутствующих. В его основе лежит принцип сот. Вертолет буксируют на специальную платформу, после чего он с помощью специальной платформы занимает свое место на парковочной площадке. При этом в проекте предусмотрено несколько уровней, как в привычных для нас классических автомобильных паркингах.

«Хелипорт «Москва» – проект группы компаний НДВ при участии компании «Аэросоюз», который реализуется при поддержке администрации Московской

продолжение ►



области. По словам председателя совета директоров группы НДВ Александра Хрусталева строительство капитальных сооружений начнется в мае или июне 2014 года. Общая капитализация проекта составит около 1 млрд. руб. частных инвестиций. И в будущем инвестиции будут только расти (в хелипорт будет вложена сумма в \$100 млн., а еще в 9 площадок вдоль МКАДа – около \$70 млн.). Новый вертодром функционирует уже сейчас, однако в настоящее время на его территории расположены только временные конструкции. Разрешение на строительство постоянных объектов будет получено в ближайшее время.

В торжественной церемонии открытия принимал участие и заместитель председателя правительства Московской области Герман Елянюшкин, который заверил присутствующих в намерениях областного Правительства активно развивать вертолетное сообщение. По его словам, в ближайшее время запланировано создание 350 вертолетных площадок.

«Развитие вертолетного транспорта в настоящий момент является одним из наиболее актуальных направлений, позволяющих улучшить транспортную ситуацию в Московской области. Это важно как и для бизнеса, который заинтересован в расширении спектра частных полетов и услуг авиатакси, так и для государственной авиации, в том числе для целей санавиации, патрулирования столицы. Инвестиционная привлекательность Московской области зависит от транспортной инфраструктуры, строительство «Хелипорт «Москва» – шаг к улучшению транспортной доступности. Я уверен, что вертолетный транспорт в ближайшем будущем получит колоссальное развитие», - считает г-н Елянюшкин.

В свою очередь, президент компании «Аэросоюз» Александр Климчук рассказывал, что проект рассчитан под коммерческие рейсы, но также позволит базировать вертолеты госавиации: МЧС, МВД и ФСБ. Как рассчитывают в «Аэросоюз», добраться из

Мякинино в аэропорт Шереметьево можно будет за 5 минут, и стоять это будет всего 1-2 тысячи рублей. По оценке Александра Климчука, «Хелипорт «Москва» должен окупиться за четыре-семь лет. Он рассчитывает, что наряду с другими услугами особенный интерес вызовет аэротакси. По его словам, если спрос на эту услугу будет высоким, например, по направлению из Мякинина в аэропорт Шереметьево, можно сделать рейсы регулярными и продавать посадочные билеты. В любом случае, чем больше люди будут летать, тем дешевле будут стоить билеты.

«В США в частном владении находятся 680 тысяч вертолетов, а в России всего 2 тысячи. Для развития вертолетного сообщения в России не хватает инфраструктуры. Есть всего пара сотен вертолетных площадок по всей стране. «Аэросоюз» задумался о строительстве подобного комплекса еще до кризиса 2008 года. Однако тогда мешала неблагоприятная ситуация на рынке недвижимости с «перегретыми ценами» и другие факторы. Сейчас проблема назрела: есть пробки, и есть удачный зарубежный опыт, нужно идти в ногу со временем. Мы сформулировали свои предложения, а Московская область их поддержала», - отметил глава «Аэросоюза» Александр Климчук. На данный момент у «Аэросоюза» уже есть два вертолетных центра на МКАД (один в районе шоссе Энтузиастов, другой почти построен в Мякинино), а также подобные проекты в Санкт-Петербурге, Воронеже, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Краснодаре и Самаре.

Представители властей на открытии хелипорта заверили, что в ближайшее время можно ожидать мер, которые позволят ввозить вертолеты в страну без таможенных пошлин, а также более свободного режима полетов для бизнес-авиации. Эксперты заявили, что после развития инфраструктуры и роста парка вертолетов такое сообщение станет намного дешевле.



Раз офшор, два офшор

Конец этого года-начало следующего ознаменуются открытием двух новых офшорных реестров. Причем оба находятся на островах, расположенных в 40 милях друг от друга, но которые имеют совершенно разные конституции и официально не связаны никак. Это Джерси и Гернси, расположенные в Нормандском архипелаге в проливе Ла-Манш.

Гернси немного обогнал соседей, объявив о создании реестра в начале лета 2013 года, после того, как предложения об объединенном реестре Нормандских островов получили слабую поддержку гернсийских законодателей. Джерси, британский протекторат и самый большой остров архипелага, только 6 декабря 2013 года объявил о запуске своего собственного реестра воздушных судов. Развитием реестра острова Джерси будет заниматься Брайан



Джонсон, который в качестве консультанта участвовал в разработке авиационного регистра острова Мэн и был первым его директором.

И если у Джерси еще все впереди, то Гернси уже 9 декабря зарегистрировал первые самолеты. Первые четыре самолета получили оригинальные бортовые номера – Piper PA-28 (2-COOL), Socata TBM700 (2-PLAY) и два Cirrus SR22 (2-OFUS и 2-HIGH), причем один из них базируется у конкурентов на соседнем острове. Несомненно, с таким префиксом можно ожидать более интересные комбинации, такие как 2-MUCH и 2-SOON. Создание интересных регистраций стало ключевой особенностью реестра острова Мэн, в котором сейчас числится более 600 самолетов. И новые офшоры также последуют этому тренду.

Также оба новых реестра претендуют на бренд

«Channel Islands Aircraft Registry» (авиационный реестр Нормандских островов), и Джерси даже хочет подать иск на блокирование использования этого имени реестром Гернси.

Реестр Гернси открыт для жителей Гернси и владельцев воздушных судов деловой авиации со всего мира, а также владельцам вертолетов и арендодателям самолетов, нуждающимся во временной регистрации между договорами аренды. При этом, он не предназначен для операторов самолетов и коммерческих воздушных судов. Гернси надеется зарегистрировать 125 самолетов к концу 2016 года. А Джерси надеется зарегистрировать свой первый самолет в середине 2014 года. Оба реестра будут управляться сторонними организациями, как это сейчас принято в небольших офшорах (Аруба, Мэн, Сан-Марино и т.д.).

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 бизнес-джетов в Северной Америке и в Европе
- Индекс стоимости летного часа 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+.

Midsize 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 ультрадальних. 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.

	US	Europe
Business Jet Flights*, last 14 days	62 353	15 135
Business Jet Flights*, YoY change	-6.4% ↓	-1.2% ↓
Avinode Demand Idx, last 14 days	+12.4% ↑	-8.7% ↓
Avinode Pricing Idx, last 14 days	+0.05% →	+0.08% →

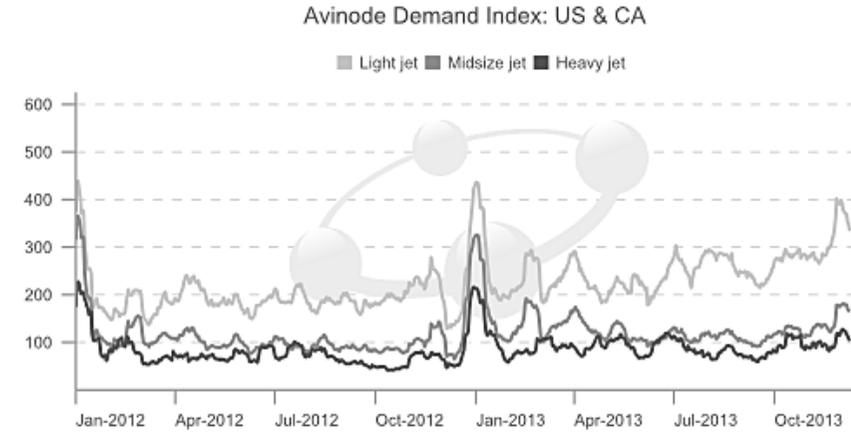
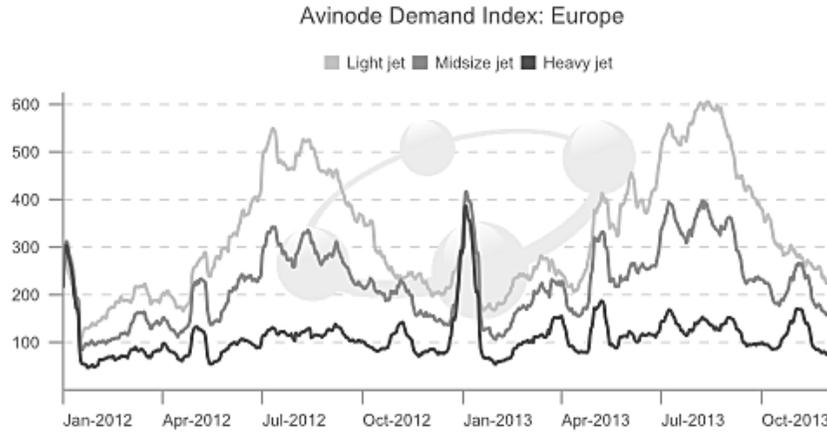
* = Actual flights recorded by FAA/Eurocontrol

продолжение

Индекс спроса

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

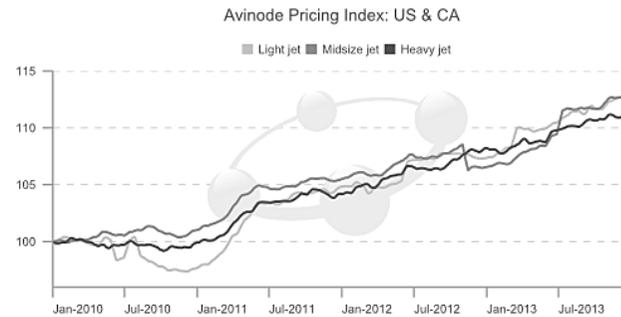
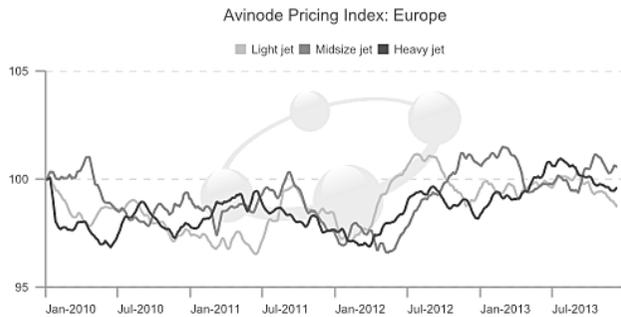
Индекс США и Канады основан на запросах из аэропортов кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский Индекс основан на запросах рейсов из аэропортов с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR.



Индекс 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.

