



Минувшая неделя как никогда выдалась богатой на отечественные новости. В середине недели было показано, как реализуется проект МДЦА на аэродроме «Раменское». С момента анонса сделано действительно много – инфраструктура уже понемногу приобретает «заложенный» в проекте образ. Мы ждем ввода в эксплуатацию нового пассажирского терминала, и можно смело утверждать, что МАУ получил еще один современный и полноценный комплекс по обслуживанию рейсов деловой авиации. Конечно же, сделать предстоит еще много, прежде всего разобраться с «режимом» и найти реальную альтернативу наземному транспорту, именно доступность МДЦА пока вызывает достаточно нареканий. Но видя, с каким энтузиазмом реализуется проект, можно предположить, что в конце года мы приедем сюда вновь, чтобы увидеть, как обслуживается первый пассажир.

Еще на этой неделе было много разговоров про SSJ, а именно, про бизнес-вариант. Здесь тоже достаточно много позитива. В ГСС нас уверили, что интерес к самолету весьма высок и переговоры с потенциальными клиентами идут буквально в режиме онлайн, и предварительный пул будущих заказчиков формируется хорошими темпами. Используя крупные международные выставки в качестве основного механизма продвижения на рынке, ГСС уже в ближайшем будущем будет не только демонстрировать свою машину, рассказывая о конкурентных преимуществах, но и заключать конкретные договоры. Как отмечают в компании, 5-10 самолетов – это тот ежегодный объем, с которым производитель может справиться без ущерба для «линейной авиации». Будем надеяться, что в России «подрос» настоящий конкурент популярным ACJ и BBJ.



Российский парк бизнес-джетов подсчитали

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о количестве деловых самолетов (реактивных и турбовинтовых) эксплуатирующихся по всему миру

стр. 17

В 2014 году летать стали немного больше

По данным компании JSSI, активность мировой бизнес-авиации в 2014 году показала скромный рост на 1,2%, но наибольший рост зафиксирован в Африке

стр. 18

Вторичный рынок бизнес-джетов на подъеме

В соответствии с отчетом JetNet, только вторичный рынок бизнес-джетов сейчас находится на подъеме, тогда как движение индикаторов в остальных сегментах остается разнонаправленным

стр. 19

«АВКОМ-Техник» обосновался в «Раменском»

Российский провайдер услуг ТОиР «АВКОМ-Техник» (входит в ГК «АВКОМ») презентовал новый технический центр в подмосковном «Раменском»

стр. 21

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ

G500 и G600



Gulfstream

Аэропорт Пулково открывает для пассажиров новый VIP-зал

«Воздушные Ворота Северной Столицы», управляющая компания аэропорта Пулково, открывает новый VIP-зал для пассажиров, ценящих эксклюзивный подход к обслуживанию. VIP-зал расположен на территории реконструированного здания Пулково-1, которое является частью централизованного пассажирского терминала.

Зал имеет отдельный вход с возможностью индивидуального подъезда автотранспорта. Специально подготовленные агенты позаботятся о комфортном пребывании VIP-гостей в аэропорту от момента прибытия к терминалу до посадки на борт воздушного судна.

Все предполетные процедуры для пассажиров внутренних рейсов осуществляются на территории VIP-зала и занимают не более 10 минут. В ожидании вылета пассажиры располагаются в комфортабельной лаундж-зоне. Для удобства гостей в зале имеются 3 переговорные и 3 отдельные VIP-комнаты вместимостью до 10 человек, а также детская комната.

Расположенный в зале магазин одного из крупнейших мировых операторов розничной торговли в



аэропортах Heinemann предлагает гостям широкий выбор косметики и аксессуаров класса премиум. Для посетителей VIP-зала работает ресторан PMI Sky Bar. Здесь подаются изысканные блюда авторской кухни знаменитого мастера кулинарного искусства Ивана Березуцкого, признанного лучшим молодым шеф-поваром Санкт-Петербурга.

Трансфер авиапассажиров от VIP-зала до борта воздушного судна производится на автомобилях представительского класса Audi A8L в сопровождении специальных агентов.

Прибывших в Петербург пассажиров у борта самолета встречает персональный автомобиль, который доставляет гостей в VIP-зал аэропорта. Туда же доставляется багаж. После доставки и идентификации багажа агенты провожают гостей VIP-зала до личного автомобиля.

Для пассажиров международных рейсов VIP-обслуживание реализуется по программе «Сервис». Она позволяет использовать услуги VIP-зала, а также быстро проходить предполетный досмотр, регистрацию на рейс, паспортный и таможенный контроль в международной зоне аэропорта в сопровождении специально выделенного сотрудника аэропорта. Процедура прохождения формальностей для международного рейса в среднем занимает 15-20 минут.

«Управляющая компания аэропорта Пулково открыла новый VIP-зал специально для людей, которые высоко ценят время, комфорт и индивидуальный подход во всем. Мы уверены, что новый сервис будет пользоваться спросом как у представителей делового сообщества Петербурга, так и у гостей города», - отмечает коммерческий директор ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» Евгений Ильин.



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

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

Емкость рынка для SBJ – 5-10 машин в год

«Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) планируют в текущем году поставить как минимум два самолета Sukhoi Business Jet (бизнес-модификации регионального самолета Sukhoi Superjet-100) зарубежным заказчикам, рассказал BizavNews старший вице-президент ГСС Евгений Андрачников. По мнению г-на Андрачникова, в настоящее время емкость рынка составляет 5-10 машин в сегменте бизнес-джетов класса ACJ/BBJ/Lineage.

«Именно это количество машин мы планируем реализовывать на рынке в будущем. Мы не раскрываем своих клиентов, но спрос одинаков как на международном, так и на отечественном рынках. У нас есть уже потенциальные покупатели из-за рубежа и, в ближайшее время появятся контракты. SBJ

находится в ценовом сегменте, который достаточно активно продается. Предполагается обеспечить преимущество в 10% в цене по сравнению с ближайшим конкурентом — самолетом Lineage1000. Основные регионы, куда на начальном этапе наиболее активно будет продвигаться Sukhoi Business Jet— это Россия и СНГ, Азия и Ближний Восток», - комментирует г-н Андрачников.

По оценкам ОАК, потребность мирового рынка на ближайшие 20 лет в сегменте бизнес-джетов класса российского SBJ может составить порядка 570 самолетов, из них 65 самолетов приходится на рынок РФ и СНГ. Наиболее емкий рынок на Ближнем Востоке, в США и Европе, около 100 самолетов приходится на Азию (включая Китай).

Проект Sukhoi Business Jet реализуется поэтапно. На первом этапе после оценки рынка была создана VIP-версия на базе серийного самолета версии basic, которая будет эксплуатироваться в интересах одной из российских госструктур. На втором этапе планируется постепенно внедрять отдельные технические решения в соответствии с заказами конкретных клиентов, например, бортовой трап, спутниковую связь, другие бортовые системы и опции. Кроме того, ожидается установка дополнительных топливных баков и законцовок крыла. Наконец, на третьем этапе будет реализован проект Sukhoi Business Jet с полным внедрением технических решений, которые были положительно приняты рынком, при этом самолет будет предлагаться в трех возможных компоновках – VIP, Corporate и Government. Все варианты могут быть оборудованы отдельным кабинетом, конференц-залом и комнатами для сопровождающих лиц.

Бизнес-версия SSJ-100 в настоящее время представлена в 19-местном варианте.



Фото: Дмитрий Петроченко



- Терминал А для пассажиров деловой авиации
- Ангарное хранение воздушных судов
- Организационное обеспечение полетов
- Наземное обслуживание воздушных судов
- Вертолетная площадка «Шереметьево-А»

АВИА ГРУПП НОРД
деловая авиация

АФТН:
УЛАНУДЭ

АВИА ГРУПП
ГРУППА КОМПАНИЙ

АФТН:
УУЕЕАХНЬ

8 800 234 10 01

client@avia-group.ru
www.avia-group.ru

Albinati «займется» домашними животными

Швейцарский бизнес-оператор Albinati Aeronautics получил одобрение авиационных властей Великобритании на перевозку животных на борту бизнес-джетов. Как отмечают в компании, спрос на данную услугу весьма востребован и в будущем будет пользоваться определенной популярностью. Кроме этого, в Albinati Aeronautics берут на себя все формальности по прохождению карантина и подготовке необходимых документов.

«Таким образом, теперь перевозка домашних любимцев – кошек, собак и хорьков – станет намного проще. Практически, если наш клиент летит с домашними животными, то время, которое он тратит в аэропорту, не изменится. Сейчас мы имеем возможность летать в лондонские аэропорты Биггин Хилл, Фарнборо, Гатвик и Станстед, а также в Манчестер, но в ближайшее время планируем получить одобре-

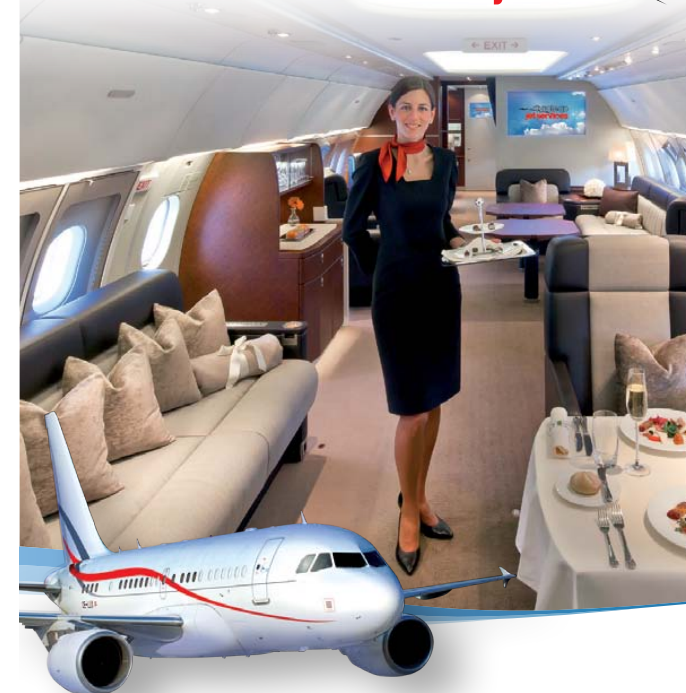
ние и от других английских аэропортов», - комментируют в компании.

Albinati Aeronautics – не пионер в этой сфере. Так, еще в конце 2013 года путешествия в любую точку мира семей и отдельных туристов с их домашними питомцами взялся организовать альянс из трех партнеров: компании-авиаперевозчика Blue Star Jets, сервиса по уходу за животными на борту самолетов Sit 'n Stay и Chien Bleu. Целью альянса стала организация роскошных путешествий не только для хозяев, но и для их кошек и собак (при договоренности это может быть и другое животное). Предупредив персонал буквально за четыре часа до поездки, путешественник с животным может рассчитывать на комфортный частный самолет, оборудованный удобным креслом-лежанкой для любимой кошки или собачки.



ВЫ ВЫБИРАЕТЕ ЦЕЛЬ.
МЫ ПОЗАБОТИМСЯ ОБО ВСЁМ ОСТАЛЬНОМ.

tyrolean
jet services



» ПРЕВЫШЕ ВСЕХ ОЖИДАНИЙ

НАШ ФЛОТ АСJ:

1 ACJ318ER

2 ACJ319



» Tyrolean Jet Services » A-6020 Инсбрук Аэропорт / Австрия
» Тел +43 512 22577 15 » Факс +43 512 22577 21
» sales@tjs.at » www.tjs.at

Центр ТОиР Bombardier в Сингапуре отмечает годовщину

В феврале 2015 года сервисный центр ТОиР канадского авиапроизводителя Bombardier, расположенный в сингапурском аэропорту Seletar, отмечает год. К услугам клиентов компании предлагается современный ангарный комплекс площадью в 3000 кв.м., автономный перрон (3500 кв.м.) и офисные/складские помещения (3500 кв.м.). Новый центр предлагает обслуживание всей линейки самолетов Bombardier: Learjet, Challenger и Global.

Сингапурский центр стал крупнейшим в регионе в дополнение к ныне существующим центрам технической поддержки компании в Шанхае, Гонконге и Сиднее. За год работы центр обслужил более 150-ти самолетов и получил девять сертификатов. На сегодняшний день комплекс располагает сертификатами,

позволяющими обслуживать бизнес-джеты, зарегистрированные в Сингапуре, на Бермудских островах, в Австралии, Малайзии, Филиппинах, Каймановых островах, а также EASA и острове Мэн. В течение 2015 года аналогичные сертификаты будут получены от авиационных властей Гонконга, Китая, Индии и FAA.

«Сингапур – это стратегическое место в Азиатско-Тихоокеанском регионе для нашей компании. К тому же рынок этих стран стремительно развивается, и мы отмечаем положительный тренд в продвижении наших самолетов именно в этом регионе. На сегодняшний день более 200 самолетов Bombardier эксплуатируется в АТР. Своим клиентам мы сможем предложить полный спектр услуг послепродажного обслуживания на самом высоком уровне, так же, как и в наших центрах в Северной Америке и Европе», - комментируют в компании.

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. Подсчитано, что ежегодный объем работ в данном парке к 2018 году достигнет \$ 3 млрд. Кроме того, он обеспечит Сингапuru 10 тыс. новых рабочих мест.

Одноименный аэропорт Seletar, контролирующийся Changi Airport Group, в последнее время полностью превратился в бизнес-аэропорт, где созданы все условия для операторов, начиная от отсутствия слотирования и заканчивая наличием огромного количества сервисных центров практически всех мировых авиапроизводителей. Являясь альтернативой основного сингапурского аэропорта Changi, Seletar показывает ежегодный рост трафика в 14-16%.



Бережный уход

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"



Взлетел второй Bell-505

Компания Bell Helicopter объявила о том, что 25 февраля успешно совершен первый полет второго опытного экземпляра легкого вертолета Bell-505 Jet Ranger X. После начала летных испытаний первого опытного вертолета в ноябре прошлого года программа быстро продвигалась, и за прошедший период были выполнены дополнительные летные испытания и многочисленные практические тесты.

«Мы очень рады объявить об этом достижении нашим клиентам, которые с нетерпением ждут своих вертолетов. Это событие делает нас еще на один шаг ближе к сертификации и началу производства», - говорит Дэвид Смит, директор программы Bell-505 Jet Ranger X. «Вертолет показал себя очень хорошо, успешно продемонстрировав низкоскоростные стандартные перемещения на скорости до 60 узлов».

Bell-505 был разработан на основе данных, полученных с помощью Консультативного совета заказчиков.

Bell Helicopter представил Jet Ranger X на Heli-Expo 2014 в феврале, и уже получил более 300 соглашений о намерениях.

Bell-505 сочетает в себе проверенные системы Bell-206 и передовые технологии и гладкий, современный дизайн. Вертолет имеет кабину с хорошей обзорностью, оснащенную интегрированной авионикой Garmin G1000H. На нем установлен двигатель Turbomeca Arrius 2R с системой FADEC, что снижает нагрузку на пилота. Дополнительной функцией безопасности является высокоинерционный несущий винт, который дает превосходные возможности авторотации.

Bell-505 Jet Ranger X является пятиместным однодвигательным, газотурбинным вертолетом. Расчетная крейсерская скорость составляет более 125 узлов, дальность более 360 морских миль, а полезная нагрузка 1500 фунтов. Стоимость ожидается на уровне \$1-1,2 млн.



21-23 мая
МОСКВА. КРОКУС ЭКСПО



HELIRUSSIA
2015

helirusia.ru

*8-я Международная
выставка
вертолетной
индустрии*

Pilatus поставил 1300-й PC-12

Швейцарский авиапроизводитель Pilatus Aircraft передал заказчику 1300-й самолет PC-12. Обладателем юбилейного турбопропа стала американская компания Surf Air, которая в настоящее время является крупнейшим заказчиком производителя.

В августе прошлого года американский оператор заключил крупный контракт на поставку турбовинтовых самолетов Pilatus PC-12NG, оцененный приблизительно в \$312 млн. Речь идет о твердом заказе 15 самолетов и опционе на 50 PC-12NG. 15 самолетов, прописанных в контракте в виде твердого заказа, финансируются совладельцами Surf Air из White Oak Global Advisors, которая выделяет \$65 млн., и еще \$8 млн. финансируется из собственных средств компании, являющихся вложением новых инвесторов, имена которых в Surf Air не озвучивают. Скорее всего, речь идет о венчурных фондах Anthem Ventures, Velos Partners и Base Ventures. Контракт со швейцарским производителем подписан на пять лет. Четыре машины уже поставлены, шесть – ожидаются в 2015 году. Решение о переводе опциона на 50 машин в твердый заказ будет принято в начале 2016 года.



«У Pilatus сейчас достаточно заказов на PC-12, чтобы выпускать более 140 самолетов в год. Но компания намеренно ограничивает темпы производства, с тем, чтобы не сбивать цены излишним предложением. Две трети этих самолетов предназначены для североамериканского рынка. Все PC-12 поставляются покупателям через региональных дистрибьюторов, которые по контракту обязаны предоставлять операторам услуги технического обслуживания. PC-12 производится уже 20 лет, и примерно каждые два года Pilatus вносит существенные усовершенствования в конструкцию самолета», - отметил президент и генеральный директор Pilatus Business Aircraft Томас Босшард.

Surf Air достаточно молодой игрок на американском рынке деловой авиации. Компания базируется в Санта Монике и обслуживает западное побережье Штатов. Основа бизнес-модели компании – фиксированная ежемесячная ставка в программе Surf Air – «All-You-Can-Fly». За \$ 1750 клиент получает возможность выполнять неопределенное количество рейсов в зоне обслуживания. И хотя география полетов в настоящее время не столь велика (Санта Барбара, Лос-Анжелес и Сан-Франциско), Surf Air смогла увеличить количество членов с 250 до 900.

В 2014 году Pilatus Aircraft передал клиентам 66 турбовинтовых самолетов PC-12NG, против 65 годом ранее. В начале февраля 2015 года Санкт-петербургская компания Nesterov Aviation назначена авторизованным центром швейцарского авиапроизводителя Pilatus Aircraft по продажам турбовинтовых самолетов PC-12 на территории России. Уже в этом году Nesterov Aviation приступит к реализации проекта по строительству сервисного центра на Северо-Западе России для обеспечения спроса на услуги ТОиР российских эксплуатантов популярных турбопропов.

Международный
Центр
Деловой
Авиации



- ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЁТОВ
- УСЛУГИ ТЕРМИНАЛА
- СТОЯНКА НА ПЕРРОНЕ И В АНГАРЕ
- ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- ПРОДАЖА ВС
- ОРГАНИЗАЦИЯ ЧАРТЕРОВ

www.intercba.ru
e-mail: info@intercba.ru

С разницей в три дня

В рамках контракта, подписанного в июне 2013 года, в парк швейцарской компании VistaJet поступили очередные два бизнес-джета Bombardier Challenger 350. Примечательно то, что поставка самолетов была осуществлена в течение трех дней. Всего компания разместила твердый заказ на 20 самолетов данного типа и опцион еще на 20 машин общей стоимостью чуть более \$ 1 млрд. Новые самолеты внесены в мальтийский сертификат эксплуатанта компании (9N-VCE и 9N-VCF) и вскоре приступят к полетам. Новые Challenger 350 приходят на замену другой модели канадского производителя – Learjet 60XR (всего эксплуатируется пять машин 2011 года выпуска).

Ко второму кварталу 2015 года парк VistaJet будет состоять из 10 подобных машин. Первые шесть бизнес-джетов придут на замену Learjet 60XR, остальные – будут «способствовать общему росту парка», комментируют в компании. Известно, что уже в первом

квартале 2015 года первый из самолетов будет забазирован в Москве.

За первые месяцы эксплуатации четырех самолетов данного типа VistaJet суммарно налетала на них более 600 часов. В компании не скрывают своего удовлетворения новым самолетом и считают его оптимальным для полетов в Россию, страны СНГ, а также на Ближний Восток.

Challenger 350 был официально представлен в мае 2013 года на выставке EBACE. Стоимость бизнес-джета составляет в ценах 2014 года \$ 25,9 млн. Новый бизнес-джет получил новые, более мощные двигатели Honeywell HTF7350, каждый из которых имеет тягу 7323 фунта. Расчетная дальность полета Challenger 350 с восемью пассажирами на скорости 0,8 Маха составляет 3200 морских миль (5926 км). Максимальная скорость полета – 0,82 Маха.



Фото: Дмитрий Петроченко

FORTAERO
Baltic Business / Universe in motion
Aviation Alliance

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XT1 // \$5.5M

REPRÉSENTANT OFFICIEL DE NEXTANT AEROSPACE DANS LA CEI ET DES PAYS BALTES
ИЗЪЯВЛЯЮЩИЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ NEXTANT AEROSPACE В СНГ И БАЛТИИ

nextant aerospace

WWW.NEXTANTAEROSPACE.COM
SALES@NEXTANTBBA.COM
+372 630 00 10



EC175 открывает дорогу в России для EC225

В феврале 2015 года МАК выдал компании Airbus Helicopters сертификат типа за номером СТ348-175 на вертолет EC175. Получение сертификата МАК позволяет начать коммерческую эксплуатацию вертолетов EC175 в Азербайджане, Армении, Беларуси, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, России, Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане.

В то же время завершение работ по сертификации EC175 позволяет Airbus Helicopters сосредоточить свои усилия на завершении в первом полугодии 2015 г. сертификации МАКом еще одной модели – тяжелого двухдвигательного вертолета EC225. «Таким образом, уже в этом году мы сможем предложить российским заказчикам из нефтегазовой отрасли два решения для перевозок на морские буровые платформы – вертолеты EC175 на 16 пассажиров и EC225 на 19 пассажиров. Обе модели отвечают самым жестким требованиям Ассоциации производителей нефти и газа (ОГР) и являются отраслевым стандартом безопасности и экономической эффективности для перевозок над морем», - говорит Эмерик Ломм,

генеральный директор «Эйрбас Хеликоптерс Восток».

Относительно коммерческого успеха EC175 в России производитель считает, что этот вертолет значительно превосходит конкурентов по экономическим и летно-техническим характеристикам в классе средних двухдвигательных вертолетов. Также в дальнейшем компания увеличит список опционного оборудования, а также существенно расширит установленные при первоначальной сертификации диапазоны допустимых режимов эксплуатации, что будет отражено в новых редакциях сертификатов типа EASA и МАК.

Первые вертолеты EC175 поставляются в пассажирском варианте для коммерческих перевозок на морские буровые платформы в интересах нефтегазовой отрасли, а в 2016 году начнутся поставки вертолета с VIP салоном.

В настоящий момент портфель заказов Airbus Helicopters на EC175 составляет 64 машины. В производстве находятся 18 вертолетов.



THINK BUSINESS*

Имеем лучшее, вы опережаете конкурентов. Насладитесь комфортом, скоростью, безопасностью и надежностью вертолетов Airbus Helicopters. Инвестируйте в EC135

Airbus Helicopters Vostok
119180 Россия, г. Москва
Якименская наб., д.4, стр.1
Тел.: +7 495 663 15 56
Факс: +7 495 663 15 59
www.airbushelicopters.ru

*думайте о бизнесе

Flying Colours присматривается к вертолетам

Канадская компания Flying Colours, специализирующаяся на комплектации бизнес-джетов и услугах ТОиР, сообщает о завершении первой в своей истории VIP-комплектации тяжелого вертолета Sikorsky S-92. При этом компания уже имеет опыт работы с меньшими S-76. В настоящее время компания планирует расширить предложение по оборудованию интерьеров вертолетов.

«Мы всегда были заинтересованы в развитии на вертолетном рынке», - говорит вице-президент Flying Colours Шон Гиллеспи. «Благодаря сочетанию опыта наших сотрудников и возможностей производств на обоих наших объектах (Питерборо, Канада, и Сент-Луисе, штат Миссури, США), мы видим в будущем хороший рост этого направления нашего бизнеса». Работа на частном S-92 началась в Питерборо в октя-

бре прошлого года, а готовый вертолет был передан владельцу в конце прошлого месяца. Салон вертолета имеет четырехместный клуб в середине и пятиместный клуб в хвостовой части. В передней части салона расположен санузел с гранитным полом и отделкой из дерева.

Новые мягкие пассажирские кресла пришлось изготавливать с учетом строгих норм правил Part 29 для вертолетов, в том числе по вертикальной перегрузке 30g и продольной 18,4g. «Кожаный чехол кресла является неотъемлемой частью обеспечения характеристик безопасности, и мы должны были определить, какие ограничения конструкции были установлены изготовителем оригинального сиденья», - говорит Гиллеспи. «И это стало настоящим испытанием».



DOMODEDOVO
BUSINESS AVIATION
CENTER · MOSCOW



Время перемен к лучшему



- Новая управляющая компания
- Открытие современного комфортного терминала в 2016 году
- Единственный неслотированный аэропорт в Москве: прилеты вылеты без ограничений
- Альтернативные поставщики наземных услуг
- «Высокая кухня» — широкий выбор кейтринговых компаний
- Оперативность в обслуживании: 24/7/365

Контакты: Московский аэропорт Домодедово, стр 13.
Тел./факс: +7 (495) 967-82-12
E-mail: info@bac-dmd.ru

Правительство Южной Кореи пересядет на Дримлайнер

В феврале 2015 года Boeing выкатил из цеха окончательной сборки четвертый бизнес-джет BBJ787-8VIP (бортовой номер N507BJ), который был заказан правительством Южной Кореи. После серии полетов самолет отправится на покраску и будет передан заказчику в апреле текущего года для кастомизации. В настоящее время лишь три компании получили сертификаты на выполнение работ по установке интерьеров и дополнительного оборудования на Boeing 787 – Jet Aviation Basel, Gore Design Completions и Greenpoint Technologies. Эксплуатироваться лайнер будет национальным перевозчиком Южной Кореи Korean Air, точнее Korean Air Business Jet (бизнес-подразделение южнокорейского перевозчика Korean Air).

Новый BBJ787-8VIP стал четвертым лайнером этого типа, поставленным производителем. В ноябре

2013 года Boeing выкатил из цеха окончательной сборки в Сиэтле первый самолет Boeing 787 в VIP-конфигурации, предназначенный для Abu Dhabi Amiri Flight – Presidential Flight Authority (бортовой номер A6-PFC), осуществляющей перевозку первых лиц ОАЭ. Лайнер передан заказчику в конце 2014 года, после чего Dreamliner VIP также отправился в один из центров комплектации интерьеров. А в декабре 2013 года свой бизнес-джет получил американский клиент, который приобрел самолет через компанию Sky Blue Holdings, в свою очередь взявшей лайнер в лизинг через IFLC (эксплуатант – Jet Aviation Flight Services). Еще один самолет в прошлом году получило министерство финансов Саудовской Аравии (бортовой номер HZ-MF7).

Всего компания имеет в портфеле 14 заказов на Dreamliner (четыре самолета поставлены).



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.



В марте назовут лучших

В Москве состоялось заседание Организационного комитета авиационного конкурса «Крылья России», на котором были определены авиакомпании – соискатели премии в десяти номинациях. В ближайшее время члены экспертных групп начнут ознакомление с итогами работы претендентов в 2014 г., а в середине марта тайным голосованием определят победителей и лауреатов конкурса. Церемония награждения пройдет 30 марта в Москве.

Участвующие в конкурсе «Крылья России» авиакомпании представляют практически весь воздушный транспорт страны. Среди них крупнейшие перевозчики, региональные авиакомпании, операторы и брокеры деловой авиации, вертолетные операторы, аэропорты.

В состав экспертных групп вошли компетентные специалисты из числа представителей авиационного бизнеса, общественных организаций и средств массовой информации, а также заслуженные деятели гражданской авиации и независимые эксперты.



Компании – номинанты на соискание премии «Крылья России» по итогам 2014 г:

Авиакомпания года в номинации «Деловая авиация»:

- «Аэролимузин»
- «Газпром авиа»
- «Джет Эйр Групп»
- «Меридиан»
- «Сириус-Аэро»
- «Тулпар Эйр»

Компания года в номинации «Брокер деловой авиации»:

- «Авиационный чартерный сервис»
- «Аэрокредо»
- «Ваш Чартер»
- «Московское Небо»

В этом году BizavNews приглашен принять участие в работе экспертной группы, которая путем тайного голосования определит победителей конкурса по итогам прошлого года в номинациях, связанных с деятельностью деловой авиации.

Премия «Крылья России» — единственное профессиональное рейтинговое мероприятие, позволяющее объективно оценить деятельность российских авиакомпаний по целому ряду показателей. Основными задачами премии являются привлечение внимания общественности к достижениям российских авиакомпаний в условиях жесткой конкуренции, содействие развитию профессионального сообщества гражданской авиации России, повышение престижа гражданской авиации России в глазах международного авиационного сообщества и создание благоприятного инвестиционного климата в отрасли.



Airbus Helicopters приходит в Польшу

Airbus Helicopters расширяет свое присутствие в Польше, открыв конструкторское бюро в г. Лодзь, где будет работать около 100 инженеров. В новом подразделении Airbus Helicopters Polska будет разрабатываться широкий спектр узлов с акцентом на перспективные прорывные технологии в таких областях, как вертолетные приводные системы и узлы. Новое КБ будет работать над военными и коммерческими вертолетами, разрабатывать новые конструкции, а также заниматься модернизацией существующих вертолетов.

«Мы видим значительный потенциал в Польше, в частности среди молодых и квалифицированных инженеров, которые могут внести свой вклад во внедрение инноваций в наши продукты и системы», - говорит Гийом Фори, президент Airbus Helicopters.

В течение 10 лет Airbus Helicopters сотрудничает с Польшей, в том числе с технологическим университетом Лодзя, а в последнее время с техническим университетом Радома, а также технологическим университетом Гданьска. В рамках этой работы университет Лодзь принимал участие в разработке высокоскоростного демонстратора Х3 (винты, аэродинамическая оптимизация и интеграция двигателей). Польские инженеры также внесли свой вклад в разработку боевого вертолета Tiger и многоцелевого EC725 Caracal.

Конструкторское бюро Airbus Helicopters Polska будет находиться в городе Лодзь. Это четвертое подобное подразделение Airbus Helicopters в Европе, наряду с объектами во Франции, Германии и Испании. Сейчас в Польше эксплуатируется 54 вертолета Airbus Helicopters. Компания также предоставляет услуги по техническому обслуживанию и капитальному ремонту своих вертолетов в Варшаве на базе местного дистрибьютора Heli-Invest.

Вновь задержка

Сроки первого полета легкого бизнес-джета SyberJet SJ30i (улучшенная версия SJ30) вновь переносятся, теперь на четвертый квартал 2015 года. По сообщению производителя, это связано с дополнительным тестированием бортовой электроники. Конкретные причины переноса сроков первого полета не комментируются. В целом, в компании подтвердили первоначальные ЛТХ самолета.

Новый SJ30 будет оснащен авионикой SmartView компании Honeywell, с которой в 2013 году был подписан контракт. На самолете будут установлены два турбореактивных двигателя Williams-Rolls FJ44-2C. Различные варианты салона рассчитаны на перевозку от четырех до семи пассажиров. SyberJet SJ30 будет летать со скоростью $M=0,83$ на расстояние до 2500 миль. Предполагается, что в летных испытаниях будут принимать участие два SJ30 из «старого задела». Напомним, что производство самолетов было прекращено в апреле 2011 года из-за финансовых проблем производителя.

История Swearingen SJ30 началась в конце 80-х годов прошлого века. Примечательно, что проект SJ30 изначально разрабатывался компанией Gulfstream. В октябре 1986 года Gulfstream Aerospace разработала проект двухдвигательного реактивного самолета SA-30 Fanjet, позже переименованного в Gulfstream SA-30 Gulfjet. Однако в сентябре 1989 года компания Gulfstream отказалась от развития этой программы, и ее место заняла «Jaffe Group» из Сан-Антонио, штат Техас, а самолет переименовали в Swearingen/Jaffe SJ30. В 1995 году, после основания совместного предприятия с тайваньской фирмой «Sino Aerospace», SJ30 вновь переименовали в Sino Swearingen.

Производство бизнес-джетов прекратилось после того, как компания Emivest Aerospace, предпоследний владелец, объявила себя банкротом в 2010 году. В прошлом году активы компании были выкуплены MT LLC, входящей в финансовую группу Metalcraft Technologies.



«ДжетПорт СПб» отчитался за 2014 год

Санкт-петербургская компания «ДжетПорт СПб», которая управляет Центром Бизнес Авиации «Пулково-3», подвела итоги работы в 2014 году. Как рассказали BizavNews в компании, в прошлом году удалось увеличить пассажиропоток на 10% по сравнению с 2013 годом, при этом трафик практически не изменился (в 2013 году пассажиропоток увеличился на 21% по сравнению с 2012 годом, прим. BizavNews). Сейчас на долю внутрироссийских направлений приходится 52% всех рейсов, на международные – 48%. Пожалуй, самым важным событием 2014 года стало пятилетие «ДжетПорт СПб». А лучшим подарком – ввод в эксплуатацию ангарного комплекса Центра

Бизнес Авиации «Пулково-3», что позволило расширить перечень услуг для рейсов бизнес-авиации: оказывать услуги по предоставлению дополнительных мест стоянок в ангаре.

Ангарный комплекс состоит из 3-х секций, площадь каждой из которых составляет 2500 кв.м. Каждая секция способна принимать по одному ВС типа Boeing 737–900 или пять типа Challenger 605. Высокое качество структуры стального здания защитит воздушное судно от холодов в зимнее время и от прямых солнечных лучей в летнее время, а также позволит в комфортных условиях обслуживать и

проводить необходимые работы, независимо от времени года и погодных условий.

В настоящее время общая площадь территории Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» – 100000 кв.м., на которой расположены перрон № 6 с более чем 30 местами стоянок, здание пассажирского терминала и прочие объекты инфраструктуры. При этом три так называемых «парадных» стоянки позволяют расположиться самолетам (например, Boeing Business Jet или Bombardier Global 6000) в нескольких метрах от входа в терминал.

Пассажирский терминал Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» оснащен всем необходимым и позволяет максимально удовлетворить потребности клиентов, предоставляя услуги на высочайшем уровне. Общая площадь терминала составляет 4000 кв. м., а пропускная способность до 1500 пассажиров в сутки.

На протяжении всего года Центр Бизнес Авиации «Пулково-3» не покидал ТОП10 Avinode самых востребованных аэропортов в Европе для бизнес-перелетов. Так, в прошлом году ЦБА «Пулково-3» «обогнал» лондонские Фарнборо и Биггин Хилл, а также аэропорты Вены, Мюнхена и Барселоны.

«Несмотря на колоссальный объем работ, проведенных за последние несколько лет, «ДжетПорт СПб» продолжает свое развитие, с целью максимального соответствия высочайшим требованиям по обслуживанию и удовлетворению пожеланий клиентов. И хотя сложно строить прогнозы в условиях нестабильности финансовых рынков, я очень надеюсь, что в текущем году объемные показатели «ДжетПорт СПб» останутся на уровне 2014 г.», – прокомментировал BizavNews Генеральный директор «ДжетПорт СПб» Сергей Пугин.



В соответствии с требованиями безопасности

Компания Gulfstream Aerospace объявила, что ее подразделение эксплуатационных летных испытаний получило сертификат соответствия международному стандарту эксплуатации воздушных судов бизнес-авиации (IS-BAO) второй степени, подтверждающий неизменное соблюдение компанией самых высоких требований по безопасности.

«Компания Gulfstream стала одним из первых производителей, подразделение эксплуатационных летных испытаний которого получило сертификат IS-BAO», - сказал старший вице-президент Gulfstream по программам, проектированию и испытаниям Дэн Нэйл (Dan Nale). «Мы стремились к этой добровольной сертификации, чтобы получить признание наших процессов и приемов системы обеспечения безопасности и установить новый стандарт в индустрии бизнес-авиации. Эта сертификация имеет большое значение, так как мы начинаем две программы летных испытаний новых самолетов Gulfstream G500 и G600».

Стандарт IS-BAO, разработанный Международным советом бизнес-авиации (IBAC), представляет собой свод рекомендаций по использованию стандартизации и профессионализма для повышения безопасности полетов. Отделение эксплуатационных летных испытаний Gulfstream сотрудничало с контролерами IBAC в области внедрения практических рекомендаций IS-BAO по эффективной оценке процессов летных испытаний, которые обязательно включают полеты, значительно отличающиеся от тех, что осуществляют эксплуатанты бизнес-джетов. Контролеры IBAC тщательно изучили рабочие стандарты подразделения, процедуры планирования и управления, а также методы координирования работы более 16 производственных и ремонтных предприятий компании во всем мире.



Отделение эксплуатационных летных испытаний Gulfstream отвечает за полеты во время экспериментальных и заводских испытаний новых и бывших в эксплуатации самолетов. Экспериментальные испытательные полеты проводятся с целью демонстрации достижения целей проектирования и получения типового сертификата от государственных ведомств. Заводские и проверочные испытательные полеты призваны гарантировать соответствие самолета типовому проекту и подтвердить его летно-технические характеристики согласно выданному сертификату.

В штат отделения входят 43 пилота, которые проводят более 2200 испытательных полетов в год на серийно выпускаемых самолетах Gulfstream, а также на снятых с производства самолетах G200, GIII, GIV

и GV. Летчики-испытатели также выполняют полеты в рамках доводочных и сертификационных испытаний G500 и G600.

«Подразделение летных испытаний играет важную роль в предоставлении нашим заказчикам лучших в мире услуг бизнес-авиации, - сказал Дэн Нэйл. - Gulfstream является локомотивом отрасли, и важно получить признание нашей приверженности обеспечению безопасности на всех этапах, от проектирования до производства и эксплуатации».

IBAC — это некоммерческое, негосударственное объединение, которое осуществляет пропаганду, продвижение и защиту интересов бизнес-авиации на международных форумах политических и регулирующих организаций.

На PC-24 запустили двигатели

Швейцарский Pilatus Aircraft продолжает активные работы по подготовке своего бизнес-джета PC-24 к первому полету, который запланирован на май 2015 года. И хотя в компании не комментируют ход подготовительных работ, журналистам из Flightglobal удалось выяснить некоторые подробности предполетной подготовки. В настоящее время Pilatus Aircraft изготовил уже два летных экземпляра PC-24, третий будет готов через шесть месяцев. На одном из прототипов производитель уже произвел гонку двигателей и руление. Сертификация и поставка первого самолета остается неизменной – начало 2017 года.

Сейчас Pilatus Aircraft обеспечен производством PC-24 на три года. Напомним, что на майской выставке EBACE-2014 Pilatus Aircraft открыла прием заказов на PC-24, стоимостью \$ 8,9 млн. По сообщению производителя, в течение первых двух дней работы выставки портфель заказов пополнился на 84 самолета. Таким образом, все слоты на поставку PC-24, запланированные между началом поставок в 2017 году и до конца 2019, были проданы. Продажи осуществлялись на основе обязательных договоров и невозмещаемых депозитов, и все заказчики бизнес-джета взяли на себя такие обязательства. В Pilatus приняли сознательное решение не принимать заказы на поставку в 2020 и



позднее, предпочитая подождать развития ситуации на рынке. После того как самолет будет сертифицирован, компания объявит планы открытия слотов на поставку PC-24 после 2020 года.

Впервые новый PC-24 был продемонстрирован на выставке EBACE-2013. Pilatus PC-24 был разработан на основе обратной связи, полученной от общения с владельцами самого успешно продаваемого турбовинтового самолета с одним двигателем Pilatus PC-12, которые хотели увеличить дальность и скорость, но хотели сохранить свойственные PC-12 эксплуатационные характеристики и способность использовать очень короткие взлетно-посадочные полосы. Основными конкурентами в ценовом диапазоне будут Embraer Phenom 300 и Cessna Citation CJ4.

1 августа 2014 года, в День Конфедерации Швейцарии, Pilatus Aircraft в торжественной обстановке показал широкой публике первый прототип нового бизнес-джета PC-24. Церемония в Штансе, где собираются всемирно известные самолеты, совпала и с 75-летием швейцарского производителя.

Согласно данным компании, самолет будет иметь дальность 3300 км (2051 миль) и развивать крейсерскую скорость с шестью пассажирами на борту равной 786 км/ч (или 488 миль/ч). Самолет оснащен двумя установленными на пилонках в хвосте силовыми установками Williams FJ44-4A, а также оборудован большой, как на PC12, грузовой дверью и герметичным багажным отделением со свободным доступом во время полета. Основными преимуществами этого «внедорожного» самолета перед «одноклассниками» будут взлетно-посадочные характеристики, позволяющие самолету взлетать с дистанции 820 м (2690 фут), а посадочная дистанция будет составлять 770 м (2526 футов). Шасси самолета PC24 будет предназна-



чено для полетов с грунтовых и травяных взлетно-посадочных полос, позволяя использовать Pilatus PC-24 в труднодоступных и с неразвитой инфраструктурой аэропортах во всех частях мира.

Самолет будет сертифицирован для пилотирования одним пилотом, а поможет ему в этом специально разработанная совместно с компанией Honeywell кабина ACE (Advanced Cockpit Environment), отличительной особенностью которой является новый стандарт для высокотехнологичной среды. Pilatus ACE способен предложить такое богатство функциональных возможностей, которое в своей самой базовой конфигурации сможет похвастаться наиболее интуитивно понятной и удобной концепцией пилотажно-навигационного оборудования, когда-либо представленной в бизнес-авиации. Четыре 12-дюймовых экрана отображают всю необходимую информацию там, где надо и без задержки. Инерциальная система отсчета (IRS) гарантирует высокую надежность и точность высоты и навигационных данных. В качестве стандартного оборудования Pilatus ACE включает в себя системы Synthetic Vision System, Autothrottle (автомат тяги), Graphical Flight Planning (графическое планирование полета), Traffic Collision Avoidance System (TCAS II) (система предупреждения столкновений в воздухе) и Localizer Performance with Vertical (LPV).

Российский парк бизнес-джетов подсчитали

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о количестве деловых самолетов (реактивных и турбовинтовых) эксплуатирующихся по всему миру. За основу брались данные по бизнес-джетам, внесенным в национальные реестры. Тем не менее, такой подход не позволяет показать реальную картину по количеству самолетов, принадлежащих гражданам конкретных стран. Практически во всех крупных странах (исключением не является и Россия) наблюдается практика постановки самолетов в офшорные реестры, либо в реестры других государств. И это может быть значительная доля парка. В отчете за основу взяты данные по бизнес-джетам и самолетам, конвертированным в VIP-варианты. Также в отчет не включены воздушные суда, обслуживающие первых лиц государств и государственные органы.

Количество бизнес-джетов (включая турбовинтовые самолеты), внесенных в национальный авиационный регистр России, постепенно приближается в 200 единицам. По данным на первое февраля с префиксом «РА» эксплуатируются 186 воздушных судов, из которых 132 реактивных и 54 турбовинтовых самолета. Данные цифры позволяют суммарному российскому парку «войти» в символическую десятку крупнейших в Европе. Пальму первенства вновь удерживает Германия с 660 самолетами (434/226), далее идет Великобритания с 543 самолетами (364/179), Франция – 410 (219/191), Швейцария – 275 (187/88), Австрия – 239 (210/29), Италия – 197 (123,74) и Россия. Замыкают десятку Испания – 160 (118/42), Португалия – 135 (131/4) и Люксембург – 94 (56/38).

На постсоветском пространстве (за исключением России) лидерство остается за Украиной – 44 самолета (38/6). Далее идут Казахстан 33 самолета (26/7), Эстония – 20 (12/8), Латвия – 10 (9/1), Литва – 9 (9/0), Азербайджан – 8 (8/0), Армения – 3 (1/2) Кыргызстан – 3 (1/2), Туркменистан – 3 (3/0), Узбекистан – 1 (1/0). В Таджикистане деловых самолетов не зарегистрировано.

Напомним, что в данный рейтинг входят только воздушные суда, внесенные в национальные авиареестры. По данным независимых аналитиков, парк воздушных судов, аффилированных с российскими частными владельцами и компаниями, составляет чуть более 500 воздушных судов и варьируется в пределах 490–515 машин.



Фото: Дмитрий Петроченко

В 2014 году летать стали немного больше

По данным компании Jet Support Services, Inc. (JSSI), активность мировой бизнес-авиации (Business Aviation Index) в 2014 году показала скромный рост на 1,2% по сравнению с аналогичными показателями 2013 года. Налет деловых самолетов в 4-м квартале прошлого года увеличился на 2,5%, по сравнению с тем же периодом 2013 года. Аналитики агентства связывают рост налета со снижением цен на топливо. Глобальный провайдер услуг ТОиР ежеквартально рассчитывает свой индекс активности мировой бизнес-авиации, отслеживающий количество летных часов, которое бизнес-джеты налетали в регионах мира, отрасль применения и тип воздушного судна.

«В то время как темпы восстановления экономики США набирают обороты, замедление экономического роста во всем мире, безусловно, оказало влияние на налет», - говорит Нейл Бук, президент и главный исполнительный директор JSSI. «Тем не менее, стоит отметить устойчивый рост активности бизнес-авиации в сфере недвижимости и организации чартерных

Индекс JSSI по отраслям

Отрасль	Квартал к кварталу	Год к году
Авиация	0,5%	4,4%
Бизнес услуги	7,2%	-5,1%
Строительство	-4,3%	-6,9%
Потребительские товары	-11,0%	-1,7%
Финансовые услуги	-0,2%	-0,5%
Здравоохранение	-19,5%	0,8%
Производство	-0,4%	-13,7%
Энергетика	-8,7%	-3,9%
Недвижимость	10,8%	4,1%

рейсов. Солидный рост чартеров является перспективными, поскольку это означает использование бизнес-джетов в широком спектре отраслей. По региональному разделению, североамериканский рынок с прошлого года оставался неизменным, но в Европе и на Ближнем Востоке был отмечен рост почти на 10% в период между 2013 и 2014 гг.»

Хотя в целом налет рос более медленными темпами, чем в последние несколько лет, отрасль недвижимости показала двухзначные темпы роста в 4 квартале (10,8%), а авиация в годовом исчислении выросла на 4,4%. С другой стороны, в 2014 году промышленность (-13,7%) и строительство (-6,9%) значительно сократили использование бизнес-авиации.

Статистика по регионам мира показывает, что деловая авиация показала рост в 4-м квартале по сравнению с 3-м кварталом только на двух рынках – в Центральной Америке и Южной Америке. Нейл Бук говорит: «В связи с циклическим характером деловых поездок, четвертый квартал часто менее активен, чем третий. Таким образом, очень отрадно видеть квартальный рост в Центральной и Южной Америке».

Индекс JSSI по регионам мира

Регион	Квартал к кварталу	Год к году
Африка	-4,0%	-15,1%
Азия и Океания	-2,5%	-4,3%
Центральная Америка	6,9%	-4,3%
Европа	-9,4%	9,1%
Ближний Восток	-9,0%	9,1%
Северная Америка	-0,9%	0,1%
Южная Америка	6,2%	5,0%



Разделение активности бизнес-авиации по типам самолетов дает представление, на чем именно летают бизнесмены. Впервые в индекс деловой авиации JSSI включены ежегодные данные об использовании вертолетов.

«Сильный рост в сегменте крупноразмерных самолетов – хороший знак. Это отличный показатель того, что летные отделы крупных корпораций используют свои самолеты для бизнеса по всему миру. Падение стоимости топлива в сочетании с менее негативной риторикой в отношении деловой авиации, поступающей из Вашингтона, позволяет нам очень оптимистично смотреть в 2015 год», - заключил Нейл Бук.

Индекс JSSI по типам воздушных судов

Тип ВС	Квартал к кварталу	Год к году
Вертолеты	-26,4%	3,2%
Крупноразмерные	-0,7%	4,6%
Среднеразмерные	3,6%	-0,3%
Малоразмерные	-4,1%	-0,6%

Вторичный рынок бизнес-джетов на подъеме

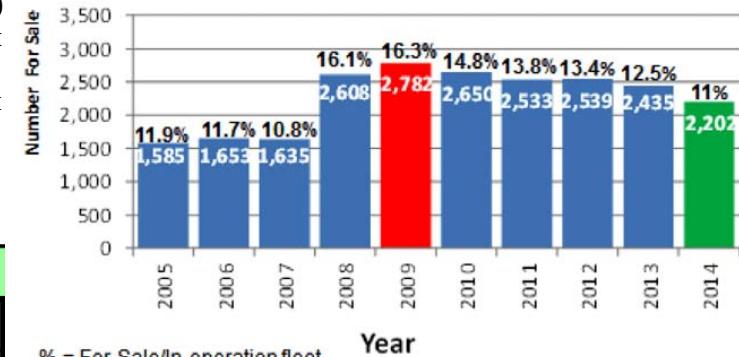
Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в 2014 году. В соответствии с отчетом компании, только вторичный рынок бизнес-джетов сейчас находится на подъеме, тогда как движение индикаторов в остальных сегментах остается разнонаправленным.

Основные показатели вторичного рынка по данным JetNet (декабрь 2014 к декабрю 2013 года и 2014 против 2013).

Относительные запасы выставленных на продажу воздушных судов продолжают снижаться:

- Количество бизнес-джетов на вторичном рынке в конце 2014 года составило 11% от всего эксплуатируемого флота (на 1,5% меньше, чем годом ранее)
- Турбовинтовых самолетов – 7,7% (без изменений с 2013 года)
- Газотурбинных вертолетов – 6,4% (без изменений с 2013 года)
- Поршневых вертолетов – 6,1% (рост на 0,1%)

Pre-owned Business Jets 'FOR SALE' 2005 to 2014 – Year End Inventory



% = For Sale/In-operation fleet

Source: JETNET Star Reports; Analysis and presentation by Chase & Associates

Количество сделок купли-продажи в 2014 году выросло только в сегменте бизнес-джетов:

- Бизнес-джетов продано на 8,1% больше
- Сделки с турбовинтовыми самолетами снизились на 11,6%
- В вертолетных сегментах также было снижение: газотурбинных вертолетов продано на 0,2% меньше, а поршневых – на 7,3%

Среднее время экспозиции пока еще находится на очень высоком уровне, хотя во всех сегментах рынка снизилось среднее время экспозиции в период с начала года по декабрь 2014, за исключением поршневых вертолетов.

Worldwide Trends				
December 2014	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
In-Operation Fleet	20,010	14,390	20,463	9,683
For Sale	2,202	1,101	1,315	593
% of Fleet For Sale 2014	11.0%	7.7%	6.4%	6.1%
% of Fleet For Sale 2013	12.5%	7.7%	6.4%	6.0%
Change - % For Sale	(-1.5) pt	n.c.	n.c.	0.1 pt
January to December 2014				
Full Sale Transactions	2,569	1,215	1,320	901
Average Days on Market	350	315	434	375
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.565	\$1.365	\$1.365	\$0.215
Y-T-D January to December 2014 vs 2013				
% Change - Sale Transactions	8.1%	-11.6%	-0.2%	-7.3%
Change - Avg. Days on Market	-42	-14	-2	41
% Change - Avg. Asking Prices	-10.4%	-1.7%	0.7%	-1.8%

продолжение 

Динамика средних цен также показывает разнонаправленные результаты:

- В сегментах бизнес-джетов снижение на 10,4%, турбовинтовых самолетов – на 1,7% и поршневых вертолетов – на 1,8%.
- Стоимость газотурбинных вертолетов выросла на 0,7%.

По мнению аналитиков JetNet, с 2005 года на вторичном рынке бизнес-джетов произошло несколько значительных событий. Во-первых, в течение последних 10 лет вторичный рынок остается «рынком покупателя», так как уровень выставленного на продажу флота находится выше 10%. Во-вторых, после нескольких лет рекордных продаж и роста стоимости воздушных судов в 2008 году пузырь лопнул на фоне мирового экономического коллапса и банковского кризиса. После этого наблюдался значительный рост количества выставленных на

продажу самолетов – 973 (+60%) в 2008 году и 1147 (+70%) в 2009 году. В-третьих, наблюдается стабильное снижение в течение последних пяти лет, начиная с 2010 года, относительных запасов в сегменте бизнес-джетов. Эксперты обращают внимание, что процент выставленных на продажу самолетов снижался в основном за счет роста числа эксплуатируемого флота, который увеличился с 17118 самолетов в 2009 году до 20010 в 2014 году. На конец 2014 года на вторичном рынке находилось 2202 самолета или 11% от всего флота. Несмотря на то, что этот уровень все еще выше 2000 единиц, он находится на самом низком уровне с 2008 года, и почти достиг уровня 10,8%, зафиксированного в 2007 году.

2014 год установил новый рекорд по количеству сделок купли-продажи бизнес-джетов. В прошлом году совершено 2569 сделок, что превысило предыдущее достижение в 2181 продажу, уста-

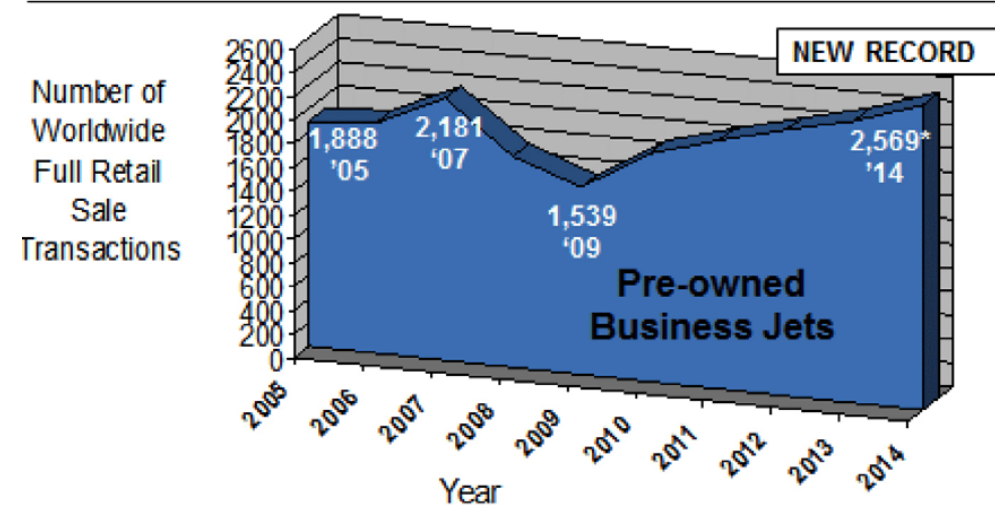
новленное в 2007 году. Это также на 8,1% больше, чем в 2013 году. Причем, такой результат получен всего через пять лет после минимума в 1539 сделок, зарегистрированного в 2009 году.

Тем не менее, остальные сегменты вторичного рынка не показывают подобных результатов. Здесь наблюдается уменьшение количества сделок и разнонаправленная динамика средних цен.

Тем не менее, эксперты JetNet считают, что вторичный рынок продолжает оставаться очень активным. 2015 год вновь вселяет оптимизм, есть надежда, что это уже тенденция на вторичном рынке, наряду с улучшением в мировой экономике и продолжением роста поставок новых самолетов.

Weight Class *	# of Retail Sale Transactions				
	2014	2013	Diff.	%	
Heavy	770	703	67	9.5%	* Heavy 35,001 lbs & Up
Medium	691	644	47	7.3%	Medium 20,001 to 35,000 lbs
Light	969	914	55	6.0%	Light 10,001 to 20,000 lbs
VLJ	139	116	23	19.8%	VLJ 0 to 10,000 lbs
Total	2,569	2,377	192	8.1%	

Pre-owned Business Jets Full Retail Sale Transactions 2005 to 2014



В «Раменском» показали техцентр «АВКОМ-Техник»

Российский провайдер услуг ТОиР «АВКОМ-Техник» (входит в ГК «АВКОМ») презентовал новый технический центр в подмосковном «Раменском». Гостям, среди которых были представители операторов и партнеры компании, подробно рассказали о реализации проекта по созданию Международного Центра Деловой Авиации на территории аэродрома «Раменское».

На первом этапе введен в эксплуатацию ангарный комплекс общей площадью в 2500 кв.м., включая 450 кв.м. площадей для размещения инструмента, оборудования и административно-бытовые помещения для персонала. Два ангара способны вместить до восьми воздушных судов, с размахом крыльев до 24 метров. На следующем этапе развития будет возведен третий ангар, который будет вмещать уже само-

леты класса ACJ/BBJ/Lineage/SSJ. Ожидается, что новый ангар будет введен в эксплуатацию в середине лета текущего года.

В декабре 2014 года «АВКОМ-Техник» получил сертификат ФАП-145, дающий право выполнять все виды работ на самолетах Hawker, Cessna, King Air (Hawker 125-700/800/750/800XP/850XP, Cessna CJ-525, Hawker Beechcraft B300), включая регистрацию FAA. На подходе одобрения авиационных властей Бермудских островов и EASA.

Уже являясь авторизованным дилером Rockwell Collins и Pratt & Whitney (двигатели Pratt & Whitney PT6A), «АВКОМ-Техник» также подписал соглашение с Textron Aviation о гарантийном и послепродажном обслуживании самолетов семейства King Air.

В настоящее время «АВКОМ-Техник» готовит к подписанию контракт на обслуживание самолетов SSJ-100 в VIP конфигурации, в рамках которого, помимо традиционных услуг по ТОиР, будет предлагать и установку дополнительного оборудования на борту, включая современную систему развлечений Venue компании Rockwell Collins. В компании не готовы раскрывать клиентов, но утверждают, что спрос есть. В будущем «АВКОМ-Техник» планирует создание мобильных бригад для техподдержки самолетов SSJ в других аэропортах.

«Сейчас у «АВКОМ-Техник» восемь постоянных заказчиков, после подписания договора на техническое обслуживание самолетов SSJ-100 количество клиентов заметно вырастет», - рассказал BizavNews генеральный директор «АВКОМ-Техник» Александр Козлов. Также г-н Козлов не исключает в будущем работу и на лайнерах SSJ линейной авиации.

В текущем году «АВКОМ-Техник» планирует выполнить как минимум 51 форму периодического ТО на самолетах, без учета дополнительных работ, таких как внеплановая замена двигателей, устранение крупных неисправностей и работы за пределами базы. В прошлом году компания выполнила 34 формы периодического ТО. В компании подчеркивают, что основное направление работы – тяжелые формы обслуживания. По мере необходимости и исходя из рыночного спроса «АВКОМ-Техник» расширит линейку обслуживаемых самолетов, речь может идти о бизнес-джетах Bombardier и Embraer.

Параллельно с возведением ангарного комплекса ГК «АВКОМ» заканчивает и строительство пассажирско-



Генеральный директор «АВКОМ-Техник» Александр Козлов. Фото: Дмитрий Петроченко

продолжение ►

го терминала. По прогнозам Президента ГК «АВКОМ» Евгения Бахтина, первых пассажиров новый терминал примет уже в этом году. «В настоящее время мы согласовываем все вопросы, связанные со снятием «режима», организацией пункта пропуска пассажиров и строительством собственных подъездных путей к терминалу и ангарному комплексу». Также учитывая определенную трудность при подъезде к комплексу со стороны Москвы и обратно, в ГК «АВКОМ» не исключают возможность прихода крупного вертолетного оператора, который возьмет на себя функции воздушного такси.

По словам г-на Бахтина, в непростых экономических условиях ключевыми факторами для выживания немногочисленных отечественных операторов деловой авиации и владельцев воздушных судов становится снижение эксплуатационных и других расходов на содержание авиапарка и выполнение полетов. «В целях сокращения издержек и повышения экономической эффективности группа компаний АВКОМ переместила технический центр «АВКОМ-Техник» на новую базу на аэродроме «Раменское», где в реконструированных ангарных эллингах нашей компании «МЦДА» созданы все условия для технического обслуживания и хранения бизнес-самолетов».

Напомним, что реализацией проекта на подмосковном аэродроме «Раменское» занимается ООО «Международный Центр Деловой Авиации» (МЦДА), учрежденное группой АВКОМ в лице Jet Travel Club при участии ОАО «Транспортно-выставочный комплекс «Россия» (ТВК «Россия» ГК «Ростехнологии») и авиакомпанией «Руслайн». Проект реализуется в рамках правительственной программы по созданию на базе аэродрома «Раменское» Национального центра авиационного и создания гражданского сектора «Раменское». Создаваемый центр АОН и Деловой



Фото: Дмитрий Петроченко

авиации имеет универсальный характер и ориентирован на комплексное предоставление обслуживания для владельцев и операторов воздушных судов, как АОН, так и деловой авиации.

«Одной из целей функционирования МЦДА является отработка типовых бюджетных технологий создания и работы центров АОН в региональных аэропортах РФ. Отсутствие надлежащей инфраструктуры наземного обслуживания в сочетании с непомерными ценами, практикуемыми в аэропортах в отношении

частных ВС, искусственно создают ценовую недоступность деловой авиации и являются главным тормозом развития деловой авиации и АОН в России. Фактический ценовой запрет и технологические ограничения для АОН в региональных аэропортах РФ вынуждают АОН использовать плохо оборудованные аэродромы бывшего ДОСААФ и зачастую незарегистрированные площадки без надлежащего профессионального контроля за выполнением полетов, что крайне отрицательно сказывается на уровне безопасности полетов АОН», - резюмирует г-н Бахтин.