



В Москву пришла настоящая осень со своим сложным характером и поэтому настроение соответствующее. Семь прошедших дней вновь показали слабую активность на рынке, компании словно замерли в ожидании последнего решающего броска в уходящем году. Через месяц стартует ежегодная NBAА с ожидаемыми новинками, а затем понемногу начнутся подведения итогов уходящего года.

В минувший четверг Bombardier продолжил демонстрацию Challenger 350 в России. В Санкт-Петербурге, совместно с партнерами из Bentley, канадцы устроили настоящее шоу с суперсовременными спорткарами и роскошными лимузинами, где главным «виновником» все равно оставался Challenger 350. Как рассказал один посетитель, джет полностью соответствует нынешним экономическим реалиям и возможностям. Да и многие аналитики утверждают, что в России началась новая эра – средних и суперсредних бизнес-джетов.

И еще хотелось бы поздравить Cessna Aircraft. Компания на прошлой неделе отпраздновала выкатку 2500-го турбовинтового самолета семейства Caravan. Самый первый Cessna Caravan был поставлен в феврале 1985 года и стал настоящим бестселлером. На данный момент выпускается четыре модификации Caravan: Cessna Caravan – модификация с двигателем PT6A-114A, Cessna Grand Caravan EX – новейшая модификация с более мощным двигателем PT6A-140, Caravan Amphibian и Grand Caravan EX Amphibian. Пожелаем легендарному самолету хороших продаж на всех континентах.



## Рейс отменен

Российский рынок деловой авиации в 2015 году не смог избежать падения - за первое полугодие его объемы сократились более чем на 20%

стр. 21



## В президентский парк купят еще два самолета

СЛО «Россия» в 2017-2018 году пополнится двумя самолетами Ил-96-300 ПУ – «илы» модификации «пульт управления» используются для перевозки президента

стр. 22



## Bombardier и Bentley встретились в Питере

В Северной Столице прошла совместная презентация двух мировых брендов, Bombardier и Bentley, которые представили клиентам свои новые продукты – Challenger 350 и Continental GT V8 S Kobra Edition

стр. 23



## Раскрой клиента и спи спокойно!?

Операторы деловой авиации будут оштрафованы за нарушение требований о передаче информации о пассажирах и экипаже

стр. 25

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ

# G500 и G600



Gulfstream

## У аэропорта «Внуково» появится вертодром

Градостроительно-земельная комиссия города Москвы (ГЗК), возглавляемая Мэром Москвы Сергеем Собяниным, на заседании 1 октября 2015 года согласилась с оформлением Градостроительного плана земельного участка (ГПЗУ) по адресу: пос. Марушкинское, ОНО ОПХ «Толстопальцево», участок 15 (ТиНАО) для строительства комплекса бизнес-авиации.

Рассматриваемый земельный участок площадью 5,4 га расположен в непосредственной близости от аэропорта «Внуково». «По Генплану территория входит в границы зон планируемого размещения транспортных объектов Федерального значения – территории авиационного транспорта. В настоящее время участок свободен», – уточнил Председатель Москомстройинвеста, ответственный секретарь ГЗК Константин Тимофеев.



Новый комплекс предназначен для обслуживания исключительно вертолетов. Согласно одобренному проекту, вертодром будет включать терминал внутренних рейсов площадью 1000 кв. метров, высотой – не более 8 метров, а также четыре ангара для вертолетов общей площадью 10000 кв. метров, высотой – не более 15 метров.

Новый вертолетный комплекс будет включать взлетно-посадочную площадку, оборудованную светосигнальным и другим необходимым оборудованием, открытые стояночные площадки, на которых смогут разместиться до 10 вертолетов размерности Ми-8, а также четыре ангара, способных вместить в общей сложности 16 вертолетов Ми-8 или 20 вертолетов размерности AgustaWestland AW139. Кроме того, комплекс будет обеспечивать заправку и техническое обслуживание вертолетов. Аэропорт вкладывает в строительство вертодрома и новых ангаров только собственные средства. Принадлежать инфраструктура также будет компаниям, владеющим аэропортом: «Международный аэропорт «Внуково» и «Внуково-инвест».

Вертодром планируется расположить на удалении от глissады. Для обеспечения безопасности полетов вертолетов в зоне аэропорта было проведено исследование и разработаны схемы подхода и выхода из зоны аэропорта. Они составлены таким образом, что полеты вертолетов не окажут влияния на схему основного движения воздушного транспорта и пунктуальность выполнения регулярных рейсов, поэтому задержки по прибытию и отправлению вертолетов не прогнозируются. Собственной вертолетной компании у аэропорта не будет. Пользоваться услугами вертодрома, скорее всего, будут потенциальные клиенты аэропорта деловой авиации «Внуково-3».



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

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



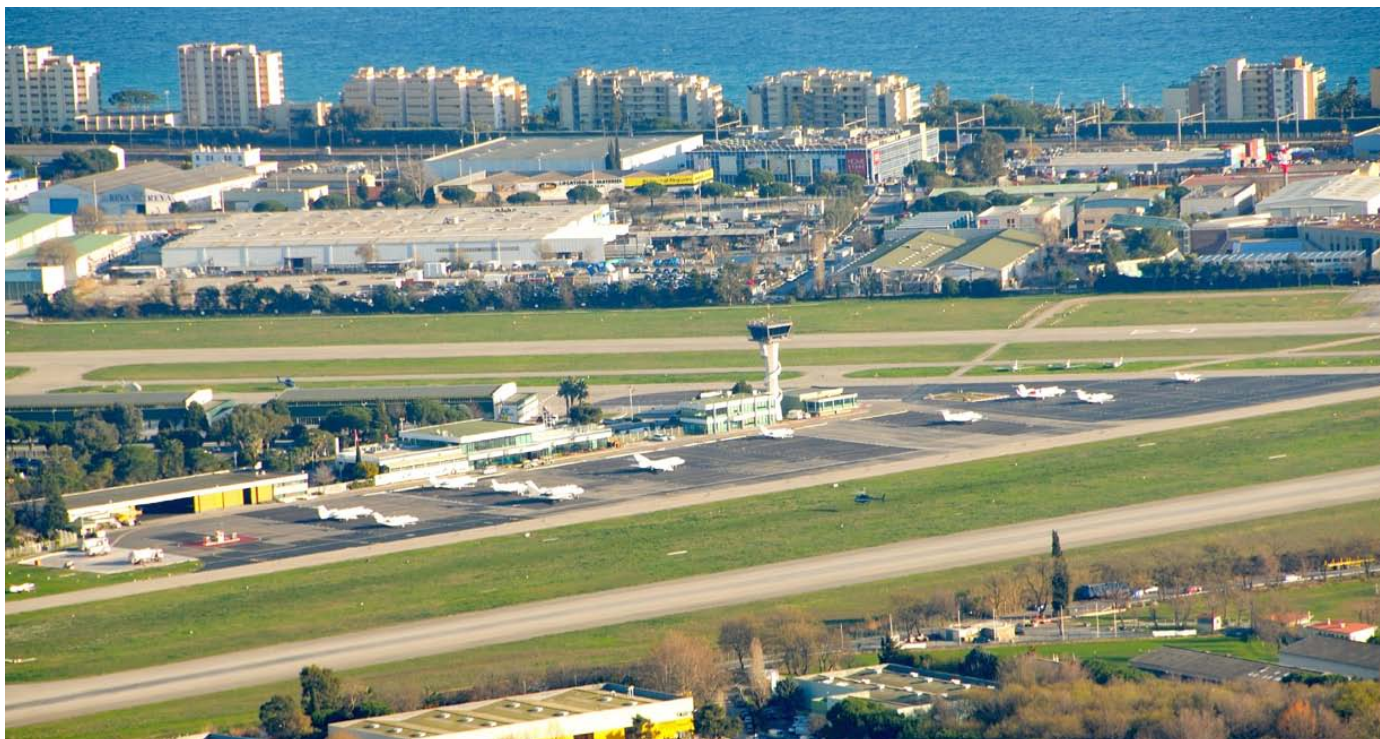
## Канны смогут принимать тяжелые самолеты

Администрация Cannes Mandelieu Airport (входит в Aéroports de la Côte d'Azur) с 1 октября меняет ограничения по максимальной взлетной массе воздушных судов с нынешних 22 тонн до 35 тонн. Как комментируют в Cannes Mandelieu Airport, это решение связано с увеличением спроса среди клиентов на ультрадальние бизнес-джеты. При этом со стороны местных жителей претензий не ожидается, так как вопрос прорабатывался совместно с органами местного самоуправления. В Cannes Mandelieu Airport гарантируют, что шумового дискомфорта не будет, как и полетов тяжелых джетов в ночное время.

В сентябре текущего года по количеству запросов Cannes Mandelieu Airport занимал тринадцатое место

в Европе, пропустив вперед несколько французских аэропортов, включая Ниццу и Ле-Бурже (Париж). С получением дополнительных преимуществ, трафик будет увеличиваться, особенно в период традиционных новогодних каникул, считают представители Sky Valet, единого хендлингового оператора в «родных» аэропортах: Ницце, Сан-Тропе и Каннах, объединенных в Aéroports de la Côte d'Azur.

В настоящее время Aéroports de la Côte d'Azur - второй по величине аэропортовый оператор во Франции по трафику, пропуская вперед лишь Aéroports de Paris (оператор аэропортов Шарля де Голля и Орли). А по бизнес-перевозкам АСА уступает лишь парижскому аэропорту Ле-Бурже.



**a-group**

FBO SHEREMETYEVO  
FBO PULKOVO

**ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКС  
УСЛУГ**

**ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ**  
**+7 (495) 981 38 26**

### Шереметьево & Пулково

- Терминалы бизнес-авиации
- Обеспечение полетов
- Хранение воздушных судов
- Вертолетный трансфер в аэропорт
- Наземное обслуживание

[a-group.aero](http://a-group.aero)

## Регистр Гернси балуется

Авиационный реестр Нормандских островов, известный как 2-REG (Гернси), продолжает активно регистрировать воздушные суда. Очередным воздушным судном, внесенным в регистр, стал Bombardier Challenger 601, 1993 года выпуска, получивший пикантный номер 2-SEXY. Бизнес-джет находится в управлении компании Hangar8 и базируется в Oxford Kidlington Airport. Ранее, этот борт, хорошо известный нашим заказчикам как VP-CEI, базировался в Москве.

«Уникальная регистрация 2-REG позволяет частным владельцам создать собственный неповторимый имидж, при этом «наслаждаясь» всеми преимуществами офшорной регистрации», - комментирует Джаспер ван ден Бугаард, глава департамента продаж и маркетинга.

2-REG был анонсирован в середине 2013 года. Конец же 2013 года ознаменовался для Великобритании

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.

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.

Гернси надеется зарегистрировать 125 самолетов к концу 2016 года. А Джерси рассчитывает 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.).



## УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН  
ОБЪЕДИНЕННОЙ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ  
АССОЦИАЦИИ  
ДЕЛОВОЙ  
АВИАЦИИ



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"



## 40% клиентов будут летать больше

Почти 52% нынешних пользователей бизнес-авиации планируют использовать деловые самолеты в течение следующих 12 месяцев на том же уровне, что и в предыдущий период, сообщает AIN со ссылкой на Business JetTraveler. В то же время, почти 40% респондентов, участвовавших в пятом ежегодном **опросе** ВJT, говорят, что будут летать немного больше (32%) или намного больше (7,9%).

При этом около половины участников опроса заявили, что в прошедшем году они летели в том же объеме, как в предыдущем, в то же время у 21,7% налет был немного больше и у 15% - немного меньше. Только 7,7% респондентов летали намного меньше и 5,9% - намного больше, чем в предыдущем году.

Не удивительно, что в рамках опроса респонденты отмечали, что экономия времени является главной причиной использования бизнес-авиации, а следующим приоритетом стала возможность летать


в/из аэропортов, не обслуживаемых регулярными авиакомпаниями, а также работать и проводить совещания в полете. Почти 62% рейсов в основном или почти всегда выполнялись в целях бизнеса, в то время как в 28,1% полетов совмещались личные и деловые интересы. Менее 10% рейсов выполнялись в частных целях.



По данным опроса, наиболее привлекательными особенностями делового самолета для участников опроса являются экономичность в эксплуатации, дальность, размер пассажирского салона, производитель, а замыкает пятерку приоритетов возраст воздушного судна. В то же время размер багажного отделения был в нижней части списка необходимых вещей в бизнес-джете.

По типам воздушных судов, которые респонденты желали бы иметь, Pilatus PC -12 был в конце списка, а Gulfstream G650 на первом месте.



ВЫ ВЫБИРАЕТЕ ЦЕЛЬ.  
МЫ ПОЗАБОТИМСЯ ОБО ВСЁМ ОСТАЛЬНОМ.




**» ПРЕВЫШЕ ВСЕХ ОЖИДАНИЙ**

НАШ ФЛОТ АСJ:

- 1 ACJ318ER
- 2 ACJ319



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

## Comlux обеспечит гарантию для ВВJ

Comlux the Aviation Group сообщает о том, что компания Boeing Business Jets подписала соглашение с Comlux America, которая назначается уполномоченным центром по гарантийному ремонту и техническому обслуживанию деловых самолетов производителя. Договор позволяет Comlux America выполнить гарантийные работы на самолетах ВВJ от имени Boeing, давая операторам еще одно место обслуживания в США. Кроме того, компания будет предоставлять техническое обслуживание, ремонт и капитальный ремонт.

Скотт Мейер, генеральный директор Comlux America, говорит: «Это соглашение с Boeing Business Jets является еще одним примером рабочих отношений между двумя компаниями. В качестве авторизованного центра по гарантийному ремонту и услугам ТОиР мы еще больше расширим свой портфель услуг, чтобы лучше обслуживать владельцев и операторов ВВJ».

С момента своего создания в 2008 году Comlux America накопила богатый опыт по комплектации и поддержке самолетов ВВJ. Компания установила интерьеры на пяти ВВJ, в том числе одном ВВJ3. В настоящее время Comlux America расширяет свой ангар для работы на широкофюзеляжных самолетах до 12000 квадратных метров, который будет способен вмещать крупногабаритные самолеты до ВВJ747.

Comlux America – один из крупнейших центров комплектации в мире. Под одной крышей в центре расположились дизайн-студия, специализированные магазины, где клиент сможет выбрать для своего лайнера необходимые материалы, офисные помещения и, конечно же, производственные мощности, включая несколько ангаров для обслуживания самолетов, включая широкофюзеляжные.





**FBO RIGA**  
A part of Flight Consulting Group

**НОВЫЙ ЦЕНТР  
БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ**

**ОТАПЛИВАЕМЫЙ АНГАР  
ВМЕЩАЕТ ДО 5 ВВJ's**



**БУТИК-ТЕРМИНАЛ**

**ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!**

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



## Ближневосточный флот ExecuJet растет

Компания ExecuJet расширяет управляемый флот на Ближнем Востоке. В течение последних трех месяцев компания получила три крупноразмерных бизнес-джета, а до конца текущего года в парк поступят еще два самолета. В итоге флот вырастет более чем на 20%. В числе новых поступлений – Bombardier Global 5000, Dassault Falcon 2000, Gulfstream G450 и два Bombardier Global 5000 Vision.

Вице-президент ExecuJet по Ближнему Востоку Майк Берри говорит: «Так как мы продолжаем получать положительные отклики и рекомендации от наших клиентов по всему миру, мы видим на Ближнем Востоке очень высокий интерес к услугам ExecuJet по управлению самолетами. Добавление этих современ-

ных самолетов к нашему флоту следует в русле общей тенденции в регионе приобретения ультрадальних бизнес-джетов Global и Gulfstream. И мы рады расширяться такими темпами. Этот успех является свидетельством нашего высокого уровня обслуживания клиентов, безопасности и качества».

Услуги ExecuJet по управлению самолетами позволяют получить все преимущества от владения самолетом, но исключить трудоемкие функции управления, сопутствующие эксплуатации воздушного судна. ExecuJet имеет свои собственные центры ТОиР, а также соглашения со сторонними центрами техобслуживания по всему миру, что обеспечивает быструю и эффективную поддержку.



# Gulfstream

## SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый

# G650

## Первый Piper M500 будет поставлен в Польшу

Компания Piper Aircraft готовится поставить свой первый самолет М-класса в страну, сообщает Privat.aero со ссылкой на aero-news.net. М500 был продан в розницу местным ритейлером JB Investments неназванному заказчику, который намеревается использовать однодвигательный турбовинтовой самолет в интересах собственного бизнеса. Как сообщается, самолет будет передан клиенту на текущей неделе.

«Поставка первого Piper M500 в Польшу демонстрирует глобальный спрос на самолет с высочайшими показателями безопасности и экономичности, а также непревзойденной производительностью», - сказал президент и исполнительный директор Piper Саймон Калдекотт. «Надежные, одномоторные самолеты М-класса по-прежнему превосходят всех в своем классе».

Президент и владелец JB Investments Ян Боровский в свою очередь заявил: «М500 является большой машиной с вместительной герметичной кабиной с клубным расположением кресел и удобствами, характерными для гораздо больших самолетов и сочетающихся с экономичностью одномоторных самолетов».

JB Investments предлагает продажи новых самолетов, а также услуги по их обслуживанию дочерней компанией, Aero Club Sp. z o.o., Компания располагает одной из крупнейших частных авиабаз в Польше, расположенных в 15 км от Варшавы в коммуне Констанцин-Езорна. В настоящее время в Польше зарегистрировано одиннадцать PA-46, шесть, которые были поставлены JB Investments.



  
**FORTA AERO**  
 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

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

nextant aerospace

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





## AgustaWestland упускает нишу

Европейский вертолетостроитель AgustaWestland в настоящее время исключает вероятность запуска проекта нового вертолета 10,5-тонного класса, пишет Flightglobal. Ранее, материнская компания производителя Finmeccanica полагала, что такой шаг может стать стратегическим приоритетом.

AgustaWestland имеет пробел в диапазоне между 8,3-тонным AW189 и 15,6-тонным AW101, и январе этого года Finmeccanica предполагала, что развитие новой платформы заполнит эту нишу. Тем не менее, Роберто Гаравалья, старший вице-президент по стратегии и развитию бизнеса AgustaWestland сообщил, что рыночные условия не способствуют запуску нового продукта. «Это та ниша, где у нас нет продукта. Мы были бы в состоянии сделать его (вертолет), но это дело приоритетов, и мы должны работать с учетом

сегодняшней рыночной ситуации», - говорит он. «Мы очень внимательно изучаем рыночные возможности, прежде чем делать значительные вложения. Наши дорогие друзья из Мариньяна (Airbus Helicopters) решили не запускать Х6, а пока исследовать такой продукт. Мы делаем то же самое».

В июне Airbus Helicopters объявил о начале двухлетней фазы оценки концепции нового вертолета весовой категории 11 тонн. Х6 планируется как возможный преемник H225.

Роберто Гаравалья говорит, что хотя рассматриваются различные варианты в гражданском сегменте, до запуска нового продукта AgustaWestland требуется лучше понять рынок, потенциал финансирования от материнской компании и технологии реализации.



THINK BUSINESS\*

Имейте 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



## Wheels Up нацелился на Европу

Американский долевого оператор Wheels Up похоже серьезно взялся за реализацию плана выхода на европейский рынок. 28 сентября глава компании Кенни Дихтер официально сообщил о привлечении дополнительных средств в размере \$115 млн. для реализации текущих проектов компании. Впервые с момента анонсирования планов в отношении рынка Старого Света, Дихтер публично заявил о подготовке бизнес-плана и утверждения стратегического партнера в Европе. В качестве финансовых доноров выступили Fidelity Management и NEA. Всего же за два года Wheels Up планируют привлечь до \$500 млн. заемных средств. В качестве стратегического партнера Wheels Up в Европе аналитики называют Gama Aviation, а модель бизнеса – доленое владение.

Пока же Wheels Up сфокусировалась на модернизации парка и увеличении членов программы долевого владения. Сейчас в распоряжении компании 45 само-

летов: 35 King Air 350i и 10 Citation Excel/XLS, но уже к концу года Wheels Up планирует дополнительно получить по пять новых машин King Air 350i и Cessna Citation XLS+. При этом планы по общему количеству самолетов King Air 350i в 105 единиц в течение текущего года не корректировались. Также до конца 2015 года в компании рассчитывают получить 2150 членов, при этом ежегодный суммарный налет должен составить 20000–25000 часов (сейчас эта цифра равняется 15000 часам).

Wheels Up стартовала на американском рынке весьма ярко, разместив сразу же два крупнейших контракта. В первом случае речь идет о поставке 105 самолетов King Air 350i (35 самолетов – твердый заказ, 70 – опцион) на общую сумму в \$1,4 млрд. (август 2013 года) и от 120 до 150 машин семейства Citation в течение семи лет (декабрь 2013 год). Пока данные контракты реализуются в соответствии с планами компании.



Международный  
Центр  
Деловой  
Авиации



ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЁТОВ

УСЛУГИ ТЕРМИНАЛА

СТОЯНКА НА ПЕРРОНЕ И В АНГАРЕ

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ПРОДАЖА ВС

ОРГАНИЗАЦИЯ ЧАРТЕРОВ

Московская Область, г. Жуковский, аэродром «Раменское»

+7 495 548 20 59 (с 9:00 до 18:00)

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

+7 966 075 11 11 (24 часа)

e-mail: [info@intercba.ru](mailto:info@intercba.ru)



## ACS рапортует о сильном полугодии

Компания Air Charter Service сообщила о результатах работы в первом полугодии 2015 года, которое закончилось 31 июля. По сообщению компании, общий рост доходов составил 41% по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Председатель ACS Крис Лич отмечает: «Общее увеличение доходов, чартеров и прибыли очень приятно. Хорошие данные равномерно распределились по всему миру. Единственным регионом, в котором мы не увидели роста, стала Россия. Так что результаты были бы еще лучше, если бы там не было нынешних проблем».



«После двух лет фактической стагнации мы рады наблюдать продолжение восстановления рынка грузовых перевозок. Наш грузовой отдел в первой половине года пережил бум, увеличив продажи на 60%».

«Подразделение частных самолетов плодотворно завершило первые шесть месяцев, рост составил 24% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года. В стороне осталась Россия, а рост довольно равномерно распределился по нашим мировым офисам. Но британское и дальневосточное подразделения стали настоящими «звездами».

«Мы реорганизовали наш отдел чартерных авиалайнеров и ликвидировали убыток, что позволяет сосредоточиться на остальных рынках. Это принесло плоды, увеличив доход на 36%.

«У ACS нет долгов при сильном балансе, а на конец полугодия на счетах находилось £11,7 млн., по сравнению с £8,8 млн. в прошлом году. Причем, эти цифры не включают депозиты клиентов Lindbergh Card, так как мы считаем, что это отдельные банковские счета наших клиентов, которые не «смешиваются» с нашими собственными средствами».

«В целом, в годовом исчислении прибыль выросла более чем вдвое, большую часть которой мы реинвестировали в нашу всемирную инфраструктуру. Мы обновили наши сайты и открываем новые офисы: последний в мае в Женеве, а еще два планируем в ближайшие шесть месяцев, что доведет их количество до 20 по всему миру. Мы также диверсифицировали предлагаемые услуги, запустив курьерское подразделение, отдел продаж самолетов и отдел воздушной эвакуации, которые дополняют наши нынешние источники доходов».



World Latest  
Aviation News

[www.50skyshades.com](http://www.50skyshades.com)

## Cessna готовится поставить 2500-й Caravan

Компания Textron Aviation на прошлой неделе отпраздновала в штаб-квартире Cessna в Вичита выкатку 2500-го турбовинтового самолета семейства Caravan. Самолет получит чартерный оператор из Аляски Bering Air, и этот юбилейный Grand Caravan EX является седьмым из восьми заказанных компанией самолетов, не включая опционы.

На церемонии выкатки президент Bering Air Джим Роу заявил, что компания переводит один самолет из опциона в твердый заказ. Bering Air имеет в своем парке 30 самолетов и в компании работают 120 человек.

Самый первый Cessna Caravan также был поставлен на Аляску. Компания FedEx получила самолет 25 февраля 1985 года. На сегодняшний день FedEx

располагает парком из 240 самолетов Cessna Caravan в грузовой модификации. Самолет Cessna Caravan уже имеет одобрение авиационными властями в 100 странах мира.

На данный момент выпускается четыре модификации Caravan: Cessna Caravan – модификация с двигателем PT6A-114A, Cessna Grand Caravan EX – новейшая модификация с более мощным двигателем PT6A-140, Caravan Amphibian и Grand Caravan EX Amphibian.

Cessna Aircraft предлагает своим клиентам самую новую вариацию самолета – это Cessna Grand Caravan EX с отличительными характеристиками: 867 л.с. мощность двигателя на 38% улучшающая скороподъемность самолета; необходимая взлетная дистанция для данной модификации уменьшается на 20-25%.



 BizavNews

МЕДИА  
РЕСУРС  
ГОДА

по версии Премии

 JET24



## Первый King Air 350i в Китае

Компания Beechcraft Corporation (входит в Textron Aviation) осуществила поставку в Китай первого из двух заказанных самолетов King Air 350i. Оператором популярного турбопропа стала китайская AVIC Hebei General Aviation, которая планирует эксплуатировать самолет на чартерных направлениях. Как ожидается, вторая машина будет поставлена до конца года. Сейчас основу парка AVIC Hebei General Aviation составляют «местные» поршневые AVIC Y5/B и три Cessna Caravan 208.

Согласно данным Flightglobal, в настоящее время в Китае эксплуатируется 27 King Air, из них 18 машин используются в качестве VIP и корпоративного транспорта, а остальные выполняют спецмиссии.

«Будучи самым экологичным деловым самолетом, King Air 350i обладает беспрецедентной топливной экономичностью и имеет самые низкие показатели стоимости одной пассажиромили. Самолет обладает лучшей производительностью и функциональностью в своем классе. King Air 350i следующего поколения является надежной и устойчивой альтернативой, то есть тем, чего так не хватало деловой авиации. Поскольку, как уже сказано, наш турбопроп считается самым экологически безопасным в своем сегменте, он может принять на борт больше пассажиров и при этом потратить на полет меньше топлива, что позволит значительно сэкономить. Более того, современный передовой дизайн и улучшенная производительность задают новые стандарты прочности и мощности», - комментирует Билл Шульц, старший вице-президент Textron Aviation по развитию бизнеса.

## Diamond представил систему автоматической посадки

Австрийская Diamond Aircraft сообщила об успешной демонстрации системы автоматической посадки, интегрированной в ЭДСУ четырехместного двухмоторного DA42. Полностью автономная система, названная «электронным парашютом», разрабатывается с 2012 года и предназначена для помощи при потере пилотом сознания или отказе двигателя. Ранее предполагалось испытать систему в 2016 году, сообщает Privat.aero со ссылкой aora.org.

Система может быть активирована как самим пилотом, так и автоматически. Например, если программное обеспечение самолета при приближении к пункту назначения не обнаруживает вмешательства пилота в управление. Получив соответствующие сигналы с GPS и высотомера, система использует ав-

томат тяги для коррекции режима работы двигателя, выпуска шасси и закрылков. В перспективе планируется подключить и автоматическое применение тормозной системы.

Испытания ЭДСУ проводятся в рамках проекта ЕС SAFAR с партнерами из Австрии, Германии, Нидерланд, Чехии, Испании и Бельгии силами штутгартского института авиационных систем на базе в Нойштадте (Австрия). В долгосрочной перспективе компания планирует обеспечить автоматическим взлетом, полетом и посадкой DA42 и другие модели самолетов, включая крупные пассажирские авиалайнеры. Как сообщается, стоимость ЭДСУ, предлагаемой в опциях, не превысит 10% стоимости самолета, т.е. составит примерно \$100 тысяч.



Фото: Дмитрий Петроченко

## Empire Aviation пришел в Сан-Марино

Дубайский холдинг Empire Aviation Group и его чартерный оператор Empire Aviation стали первой зарубежной компанией, получившей сертификат эксплуатанта Сан-Марино. Соответствующий документ был выдан авиационными властями «карликового» европейского государства (San Marino Civil Aviation Authority). Новая «дочка» Empire Aviation Group получила название Empire Aviation San Marino. Первый самолет с префиксом «Т7» появится уже до конца года. В течение нескольких месяцев Empire Aviation откроет в Сан-Марино собственный офис.

Следует отметить, что на сегодняшний день Empire Aviation Group обладает одним из самых больших парков деловых самолетов на Ближнем Востоке, значительно увеличив его за четыре года с момента своего создания. «В момент нашего основания мы начинали свою деятельность с шести самолетов. В течение первого года рост компании составил 150%», – комментируют в компании. «Как и для многих других компаний, последние несколько лет были для нас не из легких. Тем не менее, мы планируем вернуться на уровень 2008 года уже в 2015 году», комментирует глава Empire Aviation Group Стива Хартли.

В настоящее время парк компании насчитывает более тридцати бизнес-джетов (двадцать пять в управлении), среди которых Embraer Legacy 600/650, Hawker 800/850XP/900XP/4000, Bombardier Challenger 604/605 и Dassault Falcon 7X. Компания представлена в трех сегментах: управление воздушными судами, чартерные перелеты и купля/продажа воздушных судов.

Сейчас регистрация в Сан-Марино доступна только для частных самолетов, но в конечном итоге планируется открыть регистр для коммерческих лайнеров.

## Три CJ4 отправились в Японию

Японское Бюро гражданской авиации (Japanese Civil Aviation Bureau) получило сразу три самолета Cessna Citation CJ4 (заказ был оформлен в конце 2013 года). Поставка осуществлялась через Kanematsu Corporation. Самолеты будут базироваться в аэропорту Ханэда (Токио) и станут самыми маленькими во флотилии регулятора, в которой в настоящее время эксплуатируется два Gulfstream IV, два Bombardier Global 6000, а также Bombardier Dash 8 и Saab 2000.

Важным направлением в обеспечении безопасности и регулярности воздушного движения гражданской авиации являются летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования (РТОП, АЭС и ССО). Основным инструментом летных проверок наземных средств РТОП и связи является специализированное (эталонное) воздушное судно, оборудованное аппаратурой летного контроля – воздушное судно-лаборатория. С помощью аппаратуры летного контроля, установлен-

ной на воздушном судне-лаборатории, можно проанализировать излучаемые в пространство сигналы и оценить точность функционирования каждого наземного средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи.

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 островом 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. 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.





## Citation Latitude покоряет Австралию

Aeromil Pacific, уполномоченный торговый представитель компании Cessna Aircraft в Австралии, с 8 по 9 октября 2015 года в Сиднее представит клиентам новый Citation Latitude. По словам Стива Паджетта, главы Aeromil Pacific, у Citation Latitude есть все шансы стать бестселлером в регионе, благодаря революционным решениям и «сильной экономике».

«Citation Latitude поистине захватывающий новый продукт от Cessna. Новый плоский пол, позволяющий встать в полный рост, дает идеальное решение для клиентов, желающих большего от салона самолета с дальностью, позволяющей пролететь через всю Австралию и за ее пределы. И я должен сказать, способность встать в салоне – это реальный плюс», – комментирует Паджетт.

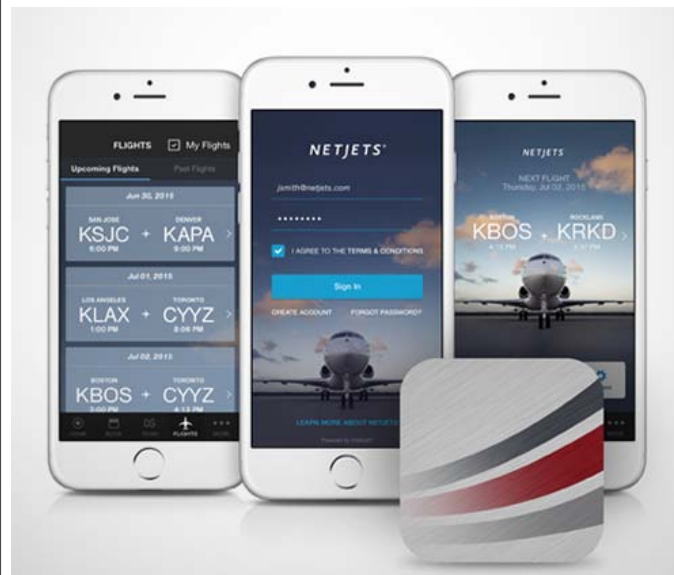
Citation Latitude – новейшая разработка производителя. В начале июня 2015 года Cessna Aircraft получила сертификат типа от Федеральной авиационной администрации США (FAA) на Citation Latitude и бизнес-джет выходит на рынок с улучшенными летно-техническими характеристиками, в том числе увеличенной дальностью и улучшенными взлетно-посадочными характеристиками.

Максимальная дальность нового самолета составляет 5278 км/2850 морских миль, что на 277 км/150 морских миль больше расчетных данных, а разбег при взлете сократился до 1091 метров (3580 футов), по сравнению с ранее рассчитанными 1116 метрами (3660 футов). Самолет имеет экипаж из двух человек и вмещает девять пассажиров. Максимальная высота полета составляет 45000 футов (13716 м), а максимальная крейсерская скорость - 446 узлов (826 км/час). Набор высоты до 43000 футов (13106 м) занимает всего 23 минуты.

## NetJets переходит на iPhone

Американский долевого оператор NetJets анонсирует запуск первого клиентского мобильного приложения для iPhone. В компании основной упор сделали на простоту использования. В результате приложение позволяет не только бронировать рейс, выбирать тип самолета, но и отслеживать статус рейса, а также общаться с менеджерами в режиме онлайн.

«Интуитивно понятный интерфейс позволит клиентам достаточно быстро забронировать рейс, практически в одно касание. В прошлом году мы получили около 20000 заказов через наш интернет-портал. Это демонстрирует, что онлайн технологии вытесняют «классические» способы бронирования рейсов. Наш новый продукт позволит пользователям вносить изменения в запросы и менять дополнительную информацию по рейсу, включая сервисные услуги», – комментирует Патрик Галлахер, вице-президент NetJets по продажам и маркетингу.



Компания NetJets, принадлежащая Berkshire Hathaway, – мировой лидер бизнес-авиации, располагающая самым многочисленным воздушным флотом в мире. История NetJets началась в 1964 с первой в мире на тот момент управляющей компании по чартерным авиаперевозкам. В 1986 году компания NetJets впервые представила рынку концепцию долевого владения, предлагающую участникам программы все преимущества владения собственным самолетом, обеспечивая при этом гораздо более эффективное использование вложенных средств.

Сегодня NetJets обеспечивает полный спектр услуг бизнес-авиации через программы, действующие в Северной Америке и Европе, включая NetJets Shares, NetJets Leases и Marquis Jet Card, которые позволяют получить доступ к решениям NetJets по 25-часовой карте.

## Испытания Bell 505 идут успешно

В настоящее время летные испытания нового легкого вертолета Bell 505 Jet Ranger X проводятся довольно интенсивно. Как сообщает производитель, сейчас все три опытных экземпляра много летают, а также проходит различные обязательные тесты. По состоянию на конец августа 2015 года на опытных вертолетах проведены следующие испытания:

- Экземпляр № 1 (FTV - flight test vehicle) стал «рабочей лошадкой» для сертификационных тестов и уже налетал 250 часов. Испытания быстро прогрессируют – высокотемпературные тесты в районе озера Хавасу и высотные испытания в Колорадо завершились на месяц раньше запланированного срока. FTV1 завершит сертификационные испытания в начале осени после 100 часов наземных тестов на выносливость.
- FTV2 в летных испытаниях налетал 60 часов и в настоящее время летает в сертификационных испытаниях с различным весом для определения нагрузок, которые будут применяться в тестах на усталость и последующем анализе. Этот прототип закончит летные испытания ближе к концу этого года, когда завершится окончательная проверка работоспособности вертолета при низких температурах.
- FTV3 налетал 20 часов. Сейчас прототип проходит сертификационные тесты на шум и качество наземного обслуживания. Вертолет укомплектован дополнительным оборудованием, включая систему предупреждения столкновений, кондиционер, резервные пилотажные приборы и УКВ-радиостанцию. FTV3 также закончит тестирование в конце года после сертификации функциональных возможностей и испытаний на надежность.

## AW189 сможет летать в условиях обледенения

Компания AgustaWestland объявила, что ограниченная противообледенительная система (Limited Ice Protection System, LIPS), установленная на суперсреднем двухдвигательном вертолете AW189, получила сертификат EASA. Система LIPS позволит повысить всепогодные возможности вертолета, и сделать его более подходящим для работы в неблагоприятных и суровых условиях.

AW189 стал первым вертолетом в своей весовой категории, получившим одобрение на противообледенительную систему. Система LIPS позволяет выполнять полеты в условиях возможного обледенения при условии, что есть возможность по всему маршруту изменить высоту полета и войти в зону с положительной температурой. Такие условия обычно встречаются над Северным морем.

Благодаря экономической эффективности и небольшому весу, система LIPS является оптимальным решением для полетов в контролируемых условиях обледенения в таких миссиях, как офшорные и пассажирские перевозки, а также поиск и спасание. Система доступна в качестве опции и включает в себя

несколько индикаторов обледенения, в том числе способных выявлять появление крупных капель переохлажденной воды (SLD), а также систему обогрева лобового стекла. Система не требует подогрева лопастей и связанного с ними оборудования, при этом система подогрева воздуха, поступающего в двигатель, уже включена в стандартную комплектацию AW189. Компания заявляет, что LIPS не влияет на летно-технические характеристики вертолета.

Помимо LIPS AgustaWestland планирует оснастить AW189 полноценной противообледенительной системой (Full Ice Protection System, FIPS). Ее сертификация ожидается не раньше середины следующего года.

Вертолет AW189 с максимальной взлетной массой 8,6 тонн, способный брать на борт до 19 пассажиров, получил российский сертификат типа для офшорной версии летом 2015 г. Сертификация в РФ машины с противообледенительной системой и спасательной версии ожидается до конца 2016 г. Сертификат EASA на AW189 был оформлен в феврале 2014 г. Крупнейшим заказчиком на машину стала компания «Роснефть», которая планирует купить 160 вертолетов.





## Штучный товар

Компания Airbus Helicopters на выставке Jet Expo 2015 впервые представила российской публике полномасштабный макет своего нового вертолета H175 VVIP. Интерьер H175 VVIP разработан компанией Pegasus Design, которая предлагает четыре уникальных варианта дизайна вертолета: исполнение Executive и VIP-версии Rhapsody, Symphony и Allegory. Сама же Pegasus Design предоставляет владельцам частных самолетов услуги по разработке дизайна и контролю над его воплощением. С момента основания компании в 2000 году, созданные ей уникальные дизайны получили более чем 20 VVIP джетов частных клиентов. Офисы Pegasus Design расположены в Лондоне и Монако. Основатель и главный дизайнер компании Педер Таулоу Эйдсгард (Peder Thaulow Eidsgaard) также владеет лондонской фирмой Eidsgaard Design, разрабатывающей дизайны суперяхт.

И так, что же мы видим в салоне вертолета. Как утверждают в Pegasus Design, исполнение Executive – современность, лоск, эффективность, Rhapsody – современная точность в люксовом исполнении, Symphony – утонченность, вдохновленная Ар-деко и Allegory – классическое, роскошное оформление с созданными вручную узорами. Прежде всего, стоит отметить, что исключительно вместительная кабина H175 открывает широкий выбор вариантов раскладки салона. Версия Executive включает пять возможных вариантов расстановки кресел (9, 11, 12 кресел и два варианта расстановки по 10 кресел). VIP-версии (Rhapsody, Symphony и Allegory) предлагают четыре варианта раскладки (6, 7, 7 кресел + шкафчик и 8 кресел).

Как отмечают разработчики, среди особенностей VIP версий H175 стоит особенно отметить улучшенное шумоподавление благодаря новому дизайну отбивки, широкие затемненные окна с двойным остеклением, наличие перегородки между салоном и кабиной пило-

тов, комфортабельные энергопоглощающие кресла, продвинутую систему контроля салона и развлекательную систему. На H175 есть и система кондиционирования, впрочем, она недоступна «во время работы винта и в полете».

Система контроля салона управляется с помощью расположенного на стене сенсорного экрана и включает контроль общего LED-освещения, а также персональное и декоративное освещение, электронный контроль затенения окон, контроль перегородки между салоном и кабиной пилотов, внутреннюю систему связи, возможность вывода видеосигнала на LCD экран (в том числе движущейся карты), возможность вывода аудио сигнала на звуковую систему салона, четыре семидюймовых LCD экрана высокого разрешения (для вывода видео, движущейся карты, видеосигнала с камер, установленных на киле и хвостовой опоре вертолета).



Для клиентов H175 VVIP доступны многочисленные варианты отделки салона, включая различные материалы и цветовые решения, подчеркивающие уникальный дизайн вертолета, отделка панелей и потолка кожей и замшей, отделка сидений лучшими кожными покрытиями, гармоничный дизайн ремней безопасности, шкафчики и перегородки из дорогих сортов дерева, ковры с вручную выделанным ворсом и персонализированным узором, обработанные различными способами металлические детали внутри салона.

Ну и, наверное, самое интересное. Как рассказали BizavNews в компании, стоимость H175 VVIP в зависимости от комплектации салона колеблется в пределах 16-19 млн. евро. Три первые машины уже проданы, поставка ожидается в первой половине 2016 года. И поговаривают, что в числе этих счастличиков есть и российские заказчики.

Фото: Дмитрий Петрович

## Мне бы в небо

Общероссийский народный фронт (ОНФ) обнародовал результаты очередного мониторинга закупок услуг чартерных перевозчиков органами исполнительной власти. По сравнению с прежним, конца января 2015 года, количество их значительно сократилось, однако несколько регионов все же отличились любовью к комфортным полетам.

«В начале этого года мы уже проводили анализ закупок по чартерным перевозкам, которые проводили региональные власти. Тогда рекордсменом стал Ямало-Ненецкий автономный округ, чиновники которого хотели потратить на эти цели 300 миллионов рублей. Следует отметить, что после критики активистов ОНФ региональные власти действительно

поумерили свои «воздушные» аппетиты, однако мы до сих пор находим перегибы — такие как, например, в Нижегородской области. Считаем, что в условиях общей экономии тратить десятки миллионов бюджетных средств на элитные самолеты и чартеры абсолютно недопустимо», — заявил руководитель проекта ОНФ «ЗА честные закупки» Антон Гетта.

Первое место в мониторинге занял Чукотский автономный округ, аппарат губернатора и правительство которого собираются в текущем году потратить 27 миллионов рублей на перелеты по территории региона. В принципе, по сравнению с прошлогодними 300 миллионами ЯНАО — сущие копейки, при том, что размер территорий округов сопоставим. Заявлен-

ные самолеты и вертолеты относятся к воздушным судам малой авиации: АН-24, АН-26, ДНС-6, вертолеты МИ-8 и МТВ — все с пассажирским салоном повышенной комфортности.

Чукотка занимает по расходам на перелеты первое место, но очевидно, что по большей части они оправданы. Специфика региона состоит в фактическом отсутствии дорог при колоссальных расстояниях между населенными пунктами: достаточно посмотреть фильм «Территория», снятый здесь, чтобы осознать масштабы округа. Именно географический фактор вынуждает региональное руководство перемещаться по воздуху — быстрее и надежнее.

А вот нижегородскому губернатору Валерию Шанцеву, привыкшему к столичному шику и комфорту еще во времена своего вице-мэрства при Юрии Лужкове, явно придется обосновать масштабные транспортные расходы в кризисный год. Причем скорее всего — не перед ОНФ. Нижегородская область оказалась на втором месте мониторинга с семью контрактами на общую сумму 23,5 миллиона рублей. Для перелетов управление делами правительства области выбрало элитные бизнесджеты. В региональных контрактах можно обнаружить Bombardier Global 6000, Hawker-125-700, Hawker-125-800, Hawker-1000 и Boeing 737 «Империял». Все самолеты оснащены средствами спутниковой связи, на борту обязательно есть доступ в интернет.

Основная часть контрактов заключена с частной компанией «Скайспорт чартер», сотрудничающей с нижегородским правительством с 2013 года. Элитный же Boeing (единственный в России в такой



Фото: Дмитрий Петрович

продолжение ►



комплектации) принадлежал авиакомпании «Трансаэро» и позиционировался как «уникальное сочетание роскоши и стиля» для крупных корпораций и топ-менеджеров.

Впрочем, нижегородским властям все же удалось поставить в некотором смысле рекорд: руководство поволжского региона заказало самый дорогой чартерный перелет за 10,1 миллиона рублей по маршруту Нижний Новгород — Сендай (Япония) — Нижний Новгород. Этот полет был приурочен к пятилетию подписания соглашения о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве между правительством Нижегородской области и администрацией префектуры Мияги. Пресс-служба правительства региона сообщила: «В рамках визита состоялись переговоры с губернатором префектуры Мияги Ёсихиро Мураи, вице-губернатором префектуры Мияги господином Вако, руководством компаний, входящих в Консорциум по развитию внешней торговли между Россией и префектурой Мияги (по результатам в настоящее время формируется делегация префектуры Мияги в Нижегородскую область для участия в IV Международном бизнес-саммите — 2015)».

Очевидно, что подобный визит вежливости в кризисный год не мог не вызвать вопросов у активистов ОНФ, — ведь более логичной площадкой для бизнес-переговоров мог бы стать Восточный экономический форум, проводившийся во Владивостоке в начале сентября, — там присутствовали представители и российских регионов, и японских префектур. На третьей строчке мониторинга находится управление делами правительства Ленинградской области, заключившее четыре контракта на оказание авиационных услуг на общую сумму 6,8 миллиона рублей. Исполнителем двух контрактов значится

ГУП «Автобаза правительства Ленинградской области», предлагающая полеты на многофункциональном вертолете Eurocopter AS350B3, принадлежащем, в свою очередь, ЗАО «Авиационная компания «РУССЭЙР». В данном случае перелеты по региону опять-таки по большей части оправданы — расстояние между крайними точками области составляет более пятисот километров, при этом правительство и губернатор региона находятся в Санкт-Петербурге.

Всего лишь на четвертом месте находятся администрация главы Республики Коми и правительство Республики Коми с двумя контрактами общей стоимостью 5,8 миллиона рублей. Как и на Чукотке, подобные перелеты в большей степени обоснованы расстояниями между населенными пунктами региона. Впрочем, в текущей ситуации возможность объяснить расходы на авиаперевозки Народному Фронту — довольно слабое утешение для находящегося под арестом главы республики Вячеслава Гайзера.

Замыкает пятерку департамент управления делами губернатора Самарской области и правительства Самарской области с 3,9 миллионами рублей на чартерные перевозки.

Заметим, что после обнародования январского мониторинга ОНФ все регионы, ранее входившие в топ-5, серьезно пересмотрели свои авиарасходы в сторону снижения. Это вся «тюменская матрешка» — Тюменская область, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа, Ненецкий автономный округ и Хабаровский край. «Мы просим регионы серьезно пересмотреть свою политику в области авиаперевозок в сторону оптимизации и более эффективного расходования средств налогоплательщиков», — говорит Антон Гетта.

Неудивительно, что в преддверии выборов в Государственную думу, предстоящих в 2016 году, и на фоне ареста уже второго за текущий год губернатора, коллекционирующего элитные часы, внимание общественников привлекают нецелевые расходы крупных региональных чиновников, — общественный запрос на борьбу с коррупцией растет год от года.

*Источник: Lenta.ru*



## Из А380 на частный борт

Etihad Airways объявила о начале сотрудничества с мировым лидером по организации чартерных рейсов компанией Charman Freeborn, призванного дополнить непревзойденную роскошь резиденции и апартаментов первого класса Etihad Airways, доступных на бортах Airbus A380.

Соглашение с Charman Freeborn подарит клиентам компании уникальную возможность наслаждаться комфортом, элегантностью и технологичностью частного самолета на борту лайнера, выполняющего дальнемагистральные полеты.

Шэйн О'Хэйр (Shane O'Hare), старший вице-президент по маркетингу Etihad Airways, заявил: «С точки зрения инновационного подхода и комфорта самолеты А380 Etihad Airways не имеют аналогов в мире. Мы стремимся сделать путешествие наших премиум-клиентов незабываемым, предлагая уникальное личное пространство, современные технологии и тот уровень сервиса, который, как правило, встречается только на частных самолетах. Теперь и клиенты Charman Freeborn смогут по достоинству оценить наши кабины класса-люкс на борту самого большого пассажирского самолета в мире и беспрецедентный уровень обслу-

живания Etihad Airways – лучшей авиакомпании в мире. Мы выбрали Charman Freeborn, поскольку высоко ценим их профессионализм, а также абсолютно уверены, что благодаря сотрудничеству с ними, наши кабины по достоинству оценят те, кто действительно знает толк в роскоши».

«Etihad Airways – это, безусловно, один из сильнейших игроков на рынке пассажирских авиаперевозок. А резиденция и апартаменты первого класса делают эту компанию абсолютным лидером в премиум-сегменте. Именно поэтому мы так гордимся данным партнерством. На наш взгляд, сотрудничество станет идеальным дополнением к нашим услугам по предоставлению частных самолетов», - прокомментировал событие Русси Бативала (Russi Batiwala), генеральный директор Charman Freeborn.

Самолеты Airbus A380 авиакомпании Etihad Airways в настоящее время выполняют три ежедневных рейса по маршруту Абу-Даби – Лондон (Хитроу) и один рейс Абу-Даби – Сидней. 1 декабря 2015 года ожидается также запуск А380 на маршруте Абу-Даби – Нью-Йорк (JFK).

Гости, путешествующие по вышеуказанным направлениям в резиденции и апартаментах первого класса Etihad Airways, по прибытии в место назначения смогут продолжить свой маршрут на борту частного самолета, предоставленного Charman Freeborn.

Charman Freeborn предлагает своим клиентам такие крупногабаритные самолеты, как Gulfstream G650 и Dassault Falcon 7X, а также более компактные Cessna Citation X и Bombardier Challenger 350.





## Рейс отменен

Российский рынок деловой авиации в 2015 году не смог избежать падения - за первое полугодие его объемы сократились более чем на 20%.

Но, несмотря на негативные тенденции, бизнес-авиацию в перспективе ждет неминуемый взлет. На крыло ее должен поставить наблюдающийся рост делового пассажиропотока из России в юго-восточные страны. По прогнозам участников Форума деловой авиации-2015, в перспективе он будет только расти.

Последние два года Россия занимала шестое место

по объему пассажиропотока на европейском рынке и лидировала по темпам роста. В то же время, по оценкам WingX Advance, объем авиаперевозок в секторе деловой авиации за первые шесть месяцев текущего года снизился на 23%. В июне падение составило 16%, что равнозначно 15 полетам в день. Разница в объеме авиаперелетов между показателями осеннего сезона 2014 года и весной 2015 года составила 30%.

Среди мировых тенденций развития, которые за последний год отразились на иностранных операторах бизнес-авиации в России, наблюдается перемещение

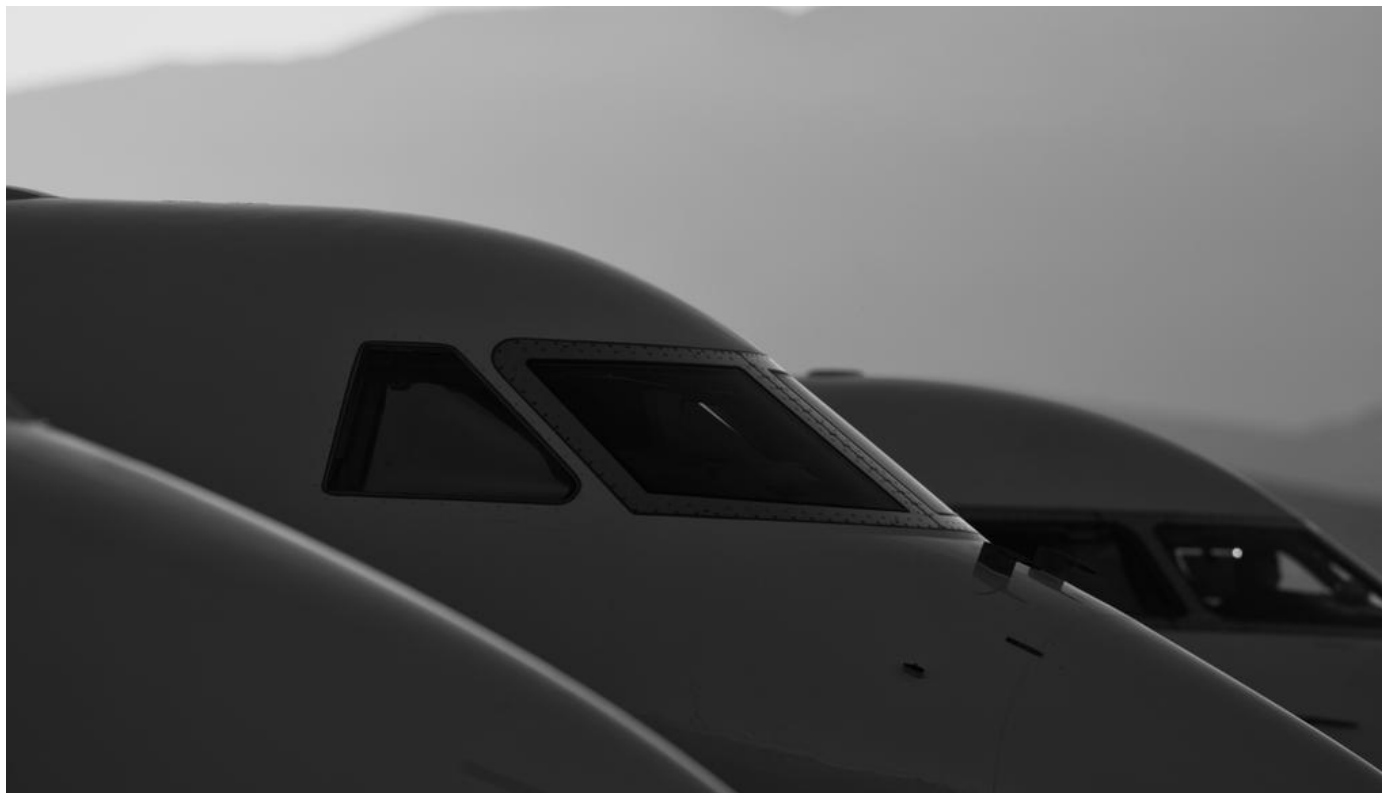
трафика в новые регионы, в частности - в Китай, как следствие перемещения благосостояния клиентов с Запада на Восток, рассказал генеральный директор Tyrolean Jet Service Мартин Ленер. Такие же данные привел и региональный директор в Азиатско-Тихоокеанском регионе UAS Роман Стампулис, отметив, что наблюдающийся рост трафика деловой авиации из России в страны Юго-Восточного региона (Таиланд, Вьетнам, Китай и др.) продолжится.

Как рассказал Стампулис, российский рынок с учетом территориальных возможностей сохраняет ключевую значимость для бизнес-авиации. Так, один из крупнейших мировых производителей бизнес-самолетов канадская компания Bombardier прогнозирует объем поставок более 1,4 тыс. бизнес-джетов с 2014 по 2033 год. При этом геополитическая ситуация продолжает корректировать ландшафт рынка авиаперевозок из России и в Россию.

Санкции не только сократили спрос наиболее состоятельных пассажиров - целевой аудитории западных игроков российского рынка деловой авиации - но и существенно снизили иностранные инвестиции.

- Из-за ослабления рубля чартерные рейсы в секторе бизнес-авиации подорожали в два раза, вследствие этого частота полетов неизбежно сократилась, - пояснил Роман Стампулис. - В частности, упал пассажиропоток в Россию из ЕС и США - как результат сокращения экономической активности между Россией и Европой. Эти факторы вынуждают пересматривать или отменять заказы воздушных судов, что закономерно снижает заказы продукции для поставщиков комплектующих.

*Источник: Российская Бизнес-газета*



## В президентский авиапарк купят еще два самолета

По информации «Известий», специальный летный отряд (СЛО) «Россия» в 2017-2018 году пополнится двумя самолетами Ил-96-300 ПУ — «илы» модификации «пульт управления» используются для перевозки президента. Это следует из тендера «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК) на «проведение технико-экономического анализа и экспертизы стоимости работ по строительству двух самолетов Ил 96-300 ПУ (М1) в условиях поставки в 2017-2018 гг.». Источник «Известий», близкий к ОАК, подтвердил планы управделами президента закупить два Ил-96-300 ПУ (М1), отметив, что речь идет о президентском резервном самолете — СЛО «Россия» подчиняется управделами и отвечает за перевозку первых лиц государства.

По данным ресурса Russianplanes.net, в настоящее время эксплуатируется уже четыре Ил-96-300 ПУ, эта модификация отличается VIP-отделкой и спецаппаратурой связи, позволяющей вести конфиденциальные переговоры и управлять ядерными силами страны. Сообщалось, что самолет оснащен противоракетными лазерными системами.

По подсчетам главного редактора BizavNews Дмитрия Петровича, сейчас в авиапарке СЛО всего восемь самолетов Ил-96-300. На 2015 год — помимо одного «ила» в комплектации «салон» для перевозки делегаций — запланирована поставка нового Ил-96-300 ПУ для управделами президента ([izvestia.ru/news/583790](http://izvestia.ru/news/583790)), итого, к концу этого года в парке СЛО ожидается пять «пунктов управления», а в 2018 году их, следовательно, будет семь.

Цена каждого Ил-96-300 ПУ составляет около 5 млрд рублей, это в полтора раза выше, чем у Ил-96-300 «салон» (3,8 млрд рублей), и вдвое-втрое выше, чем, например, Sukhoi Superjet 100 (\$36 млн).

«Сказать, зачем в СЛО «Россия» нужно еще больше воздушных командных пунктов, сложно. Возможно, таким образом СЛО пытается поддержать производство этих самолетов. Все имеющиеся Ил-96-300 ПУ — с маленьким налетом, срок их эксплуатации до 2018 года не может закончиться», — говорит Дмитрий Петрович. «Правда, борт №1 и все его дублиеры всегда должны быть готовы и исправны на 100%, ни о какой готовности в 99,9% даже речи быть не может. Вероятно, новые самолеты закупают и просто для обновления парка, для большей надежности. Как правило, один или несколько резервных бортов поднимаются в небо вместе с основным. Это правило абсолютно всегда выполняется для международных полетов; для полетов внутри страны возможны исключения, если это перелет на маленькое расстояние (например, Москва-Петербург). Резервные борты нужны и для дополнительной защиты первого лица — никто

не должен знать, на каком именно воздушном судне находится президент».

Ил-96 выпускается «Воронежским акционерным самолетостроительным обществом» (ВАСО, входит в ОАК). Судно спроектировано еще в конце 80-х годов КБ Ильюшина, его эксплуатация началась в 1993 году. Ил-96-300ПУ создан в 1995 году на базе дальнемагистрального Ил-96-300 для перевозки президента России и сопровождающих его лиц. ОАК планирует выпускать Ил-96 как минимум до середины 2020-х годов. На данный момент самолеты Ил-96-300 эксплуатируются в СЛО «Россия» и национальной авиакомпании Кубы Cubana. Последняя приобрела два самолета в 2014 году (1993 и 1994 года постройки соответственно), ранее находившиеся в парке «Аэрофлота», который несколько лет назад вывел из эксплуатации эти самолеты, и еще один в 2015 году.



Фото: Дмитрий Петрович



## Bombardier и Bentley встретились в Питере

30 сентября в Северной Столице прошла совместная презентация двух мировых брендов – Bombardier и Bentley, которые представили клиентам свои новые продукты – Challenger 350 и Continental GT V8 S Kobra Edition. Пожалуй, впервые в российской практике можно было одновременно увидеть и современный бизнес-джет и VVIP спорткар. Challenger 350 прилетел в Санкт-Петербург из Москвы, и для канадского производителя это была еще одна возможность продемонстрировать машину потенциальным клиентам. Обслуживанием воздушного судна занималась компания «ДжетПорт СПб», которая

управляет ЦБА «Пулково-3». Для создания неповторимой атмосферы на перроне также демонстрировались две топовые модели Bentley: Mulsanne Speed и W12 Serenity Edition.

Но главным героем мероприятия стал Continental GT V8 S Kobra Edition. И совместная история Kobra Edition и Challenger 350 – это история успеха, имеющая общие авиационные корни. Как рассказали BizavNews в санкт-петербургском представительстве Bentley, при поддержке знаменитого ателье Mulliner компания разработала дизайн ограниченной серии из



Фото: Дмитрий Петроченко



шести уникальных автомобилей Bentley Continental GT V8 S Kobra Edition. Название серии посвящено знаменитой фигуре высшего пилотажа, впервые показанной советскими летчиками на авиасалоне в Ле-Бурже в 1989 году. Маневр демонстрирует великолепную управляемость, динамику и сверхманевренность — все то, что присуще Bentley Continental GT V8 S Kobra Edition.

Автомобили, спроектированные на базе модели Bentley Continental GT V8 S, выпущены в трех цветах: Royal Ebony (черный металлик), Granite (темно-серый металлик) и Glacier White (белый). Кузов черного и серого цветов украшает ярко-красный спортивный обвес, а обвес белого купе окрашен в контрастный черный. Интерьер также выполнен в фирменных цветах Kobra Edition: изысканность черного салона эффектно подчеркивается красной, белой или серой строчкой. Отделка передних сидений напоминает своими очертаниями раскрытый капюшон кобры.

Что же касается Challenger 350, то этот джет уже давно полюбился российским клиентам. Challenger 350

продолжение 

был впервые представлен широкой публике в мае 2013 г. на женеvской выставке EBACE. Новый бизнес-джет получил новые, более мощные двигатели Honeywell HTF7350, каждый из которых имеет тягу 7323 фунта. Внешне новый самолет можно отличить по пассажирским иллюминаторам, которые стали больше, и новым, «скошенным» законцовкам крыльев. 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.

Как рассказывают в Bombardier, пассажирский салон Challenger 350, который и так самый широкий в своем классе и имеет плоский пол, получит полностью новый интерьер. Наряду с более естественным освещением, благодаря большим окнам, пассажиры смогут воспользоваться системой развлечений последнего поколения от Lufthansa Technik, разместиться в новых, более удобных креслах, прочувствовать работу системы контроля окружающей среды и увидеть отделку интерьера металлом, что сделано впервые в дизайне салонов бизнес-джетов.

Пилотам Challenger 350 «помогает» авионика Rockwell Collins Pro Line 21 Advanced. В ее функции, помимо прочего, включены системы синтетического видения, двойная инерциальная система отсчета, погодный радар и применен принцип полностью безбумажной кабины. Новая авионика позволит экипажу быть более осведомленными и снизит нагрузку на пилотов. Bombardier запустил проект по созданию Challenger 350 совместно с оператором деловой авиации NetJets в мае 2013 г. Первый полет машины состоялся в марте 2013 г.



Фото: Дмитрий Петрович



## Раскрой клиента и спи спокойно!?

*Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространнадзор) возбудила ряд административных производств против авиакомпаний и накладывает штрафы за несоблюдение требований о передаче информации о пассажирах и экипаже. Российские требования о передаче информации о пассажирах и экипаже в автоматизированные централизованные базы данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств (сокращенно АЦБПДП) вступили в силу 1 декабря 2013, почти два года назад. Требование о передаче информации в АЦБПДП, таким образом, отнюдь не является новым. BizavNews обратился к компетентным специалистам в лице Дерекы Блума, Сергея Соколова и Григория Галкина из Marks & Sokolov.*

До сих пор российское сообщество деловой авиации, можно сказать, игнорировало систему АЦБПДП. На протяжении 2014 года вопрос ставился не о том, как

соблюдать требования о раскрытии информации, но, наоборот, о том, как их не соблюдать. Усилия были направлены на поиск аргументов, почему операторы деловой авиации не должны соблюдать эти правила. Некоторые полагали, что всем операторам деловой авиации нужно договориться о том, чтобы не соблюдать требования о передаче информации, и таким образом обезопасить себя от привлечения к ответственности до тех пор, пока позиция российских контролирующих органов не станет более определенной.

Подобный подход больше не гарантирует никакой защиты. Дальнейшее несоблюдение требований о раскрытии информации о пассажирах и экипаже приведет к административным процедурам и штрафам. Вместо этого, операторам следует как можно скорее привести свою деятельность в соответствие с данными требованиями.



Фото: Дмитрий Петроченко

Требования о передаче информации были установлены приказом Министерства транспорта РФ от 19.07.2012 № 243 «Об утверждении Порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале (экипаже) транспортных средств, а также предоставления содержащихся в них данных». Данный приказ должен был вступить в силу 1 июля 2013 г., однако затем дата вступления в силу была перенесена на 1 декабря 2013 г.

Перечень персональных данных о пассажирах и экипаже и иных данных, подлежащих передаче в АЦБПДП, установлен пунктами 7 и 8 утвержденного Приказом № 243 Порядка в соответствии с частью 5 статьи 11 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – ФЗ о транспортной безопасности). Применительно к авиаперевозкам этот перечень детализирован в пункте 50 утвержденного Приказом № 243 Порядка. Эти данные практически не отличаются от тех, что подлежат передаче регулярными авиалиниями. Они должны передаваться оператору единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (далее - ЕГИС ОТБ). В качестве оператора ЕГИС ОТБ распоряжением Минтранса РФ от 13.12.2012 № МС-155-р определено ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» (далее также – ЗИТ).

Ключевыми для операторов бизнес-авиации являются пункты 15 и 44 утвержденного Приказом № 243 Порядка (в новой редакции, действующей с 1 марта 2015), в соответствии с которыми:

«Субъект транспортной инфраструктуры или пере-

продолжение ►

возчик иностранного государства, являющиеся собственниками транспортного средства, которое выполняет международные перевозки пассажиров в Российскую Федерацию, из Российской Федерации и (или) через территорию Российской Федерации, либо использующие его на иных законных основаниях, обеспечивают передачу в АЦБПДП сведений о пассажирских перевозках в соответствии с настоящим Порядком, если международными договорами Российской Федерации не установлено иное» (абз. 2 п. 12 Порядка);

«Авиаперевозчик, выполняющий регулярные международные перевозки пассажиров, а также нерегулярные перевозки пассажиров в Российскую Федерацию, из Российской Федерации, через территорию Российской Федерации, а для перевозчиков-резидентов Российской Федерации также в пределах территории Российской Федерации по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру), передает в АЦБПДП данные о пассажирах, формируемые в процессе регистрации пассажиров, не позднее чем за 15 минут до вылета воздушного судна.

Субъект транспортной инфраструктуры, осуществляющий регистрацию пассажиров авиаперевозчика, выполняющего регулярные, а также нерегулярные перевозки пассажиров из Российской Федерации, передает в АЦБПДП данные о пассажирах, формируемые в процессе регистрации пассажиров, не позднее чем за 15 минут до вылета воздушного судна» (п. 44 Порядка).

Если авиаперевозчик или субъект транспортной инфраструктуры нарушат требования Приказа № 243 о предоставлении данных в АЦБПДП, они могут

быть привлечены к административной ответственности. В соответствии со ст. 19.7.9 Кодекса РФ об административных правонарушениях непредставление сведений в автоматизированные централизованные базы данных о пассажирах и персонале транспортных средств или представление недостоверных сведений либо нарушение порядка формирования и ведения указанных баз влечет наложение административного штрафа в отношении каждого такого нарушения (по каждому рейсу, по которому информация не передана, *прим. Marks & Sokolov*).

Совершение такого правонарушения по неосторожности влечет наложение штрафа в размере от 20000 до 30000 рублей на должностных лиц и от 50000 до 100000 рублей на юридических лиц.

Штраф за повторное совершение указанного правонарушения составит от 30000 до 50000 рублей для должностных лиц и от 100000 до 200000 рублей для юридических лиц. Совершение указанного правонарушения умышленно влечет наложение штрафа в размере от 50000 до 100000 рублей на должностных лиц и от 200000 до 500000 рублей на юридических лиц. Повторное или умышленное совершение указанного правонарушения может также повлечь административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

Отдельные положения и термины Приказа № 243 и ФЗ о транспортной безопасности могут быть интерпретированы по-разному. Как было сказано выше, обязанность по передаче данных в АЦБПДП возлагается на перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры. Данные термины определены в ст. 1 ФЗ о транспортной безопасности. Перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предпри-

ниматель, принявшие на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю). Субъекты транспортной инфраструктуры – юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

С точки зрения буквы закона, операторы деловой авиации могут не подпадать под термины «перевозчик» и «субъект транспортной инфраструктуры», если они не приняли на себя обязанностей по перевозке грузов или пассажиров и не являются собственниками или владельцами самолета. Кроме того, полеты без пассажиров и грузов формально не охватываются термином «перевозка». Между тем ФЗ о транспортной безопасности, Приказ № 243 и установленные Приказом № 243 требования о передаче данных в АЦБПДП направлены на обеспечение транспортной безопасности в России. Поэтому есть основания полагать, что имеющиеся в Приказе № 243 и ФЗ о транспортной безопасности терминологические неясности (в частности, по вопросу о понятии «перевозки» и о том, кто является лицом, обязанным передавать информацию в АЦБПДП) будут трактоваться уполномоченными органами (Минтранс, Ространснадзор) таким образом, что требования о раскрытии информации подлежат применению к любым полетам в Россию, из России и через территорию России и распространяются на операторов деловой авиации. Подтверждение тому –



недавно возбужденные Ространснадзором на основании ст. 19.7.9 Кодекса РФ об административных правонарушениях административные производства по фактам нарушения требований о передаче данных в АЦБПДП.

В «ЗащитаИнфоТранс» (заметим, правда, что роль данного государственного унитарного предприятия формально сводится лишь к приему информации о пассажирах и экипаже и ведении АЦБПДП) полагают, что попытки операторов деловой авиации убедить Ространснадзор в том, что они не несут обязанности по передаче данных в АЦБПДП, (представив, в частности, следующие правовые аргументы: оператор не является ни «перевозчиком», ни «субъектом транспортной инфраструктуры»; оператор оказывает лишь ограниченный набор услуг по обеспечению полетов; полет частного самолета является полетом «воздушного судна общего назначения», а не полетом «коммерческого воздушного судна»; полет не является «перевозкой», поскольку на борту нет ни груза, ни пассажиров), окажутся тщетными.

Утверждения обслуживающих полеты сервисных компаний о том, что соблюдение требований о передаче данных в АЦБПДП является необязательным, не соответствуют закону. Следуя таким указаниям и дальше, операторы рискуют быть привлечены к административной ответственности. Позиция «ЗащитаИнфоТранс» и Ространснадзора заключается в том, что термины соответствующих правовых актов должны трактоваться расширительно, и при необходимости в них могут быть внесены поправки, чтобы устранить имеющиеся в нынешнем регулировании «дыры». Такой подход, хотя и не в полной мере соответствующий букве закона, трудно назвать неверным, поскольку он направлен на обеспечение транс-

портной безопасности и устранение возможности полетов без передачи данных о лицах, находящихся на борту.

Устранить некоторые другие неясности призваны изменения Приказа № 243, вступившие в силу с 1 марта 2015. В частности, п. 50 Приказа № 243 был дополнен положением о том, что в качестве кода перевозчика, фактически выполняющего перевозку, указывается идентификатор, присваиваемый оператором ЕГИС ОТБ (т.е. ЗащитаИнфоТранс). Такой код должен быть предоставлен авиаперевозчикам, не имеющим кодов ИАТА, ИКАО и Внутреннего кода Российской Федерации. «ЗащитаИнфоТранс» будет присваивать идентификатор каждому перевозчику и субъекту транспортной инфраструктуры, заключившему с «ЗащитаИнфоТранс» соглашение об организации информационного взаимодействия и не имеющему кодов ИАТА, ИКАО и Внутреннего кода Российской Федерации. Соответствующие поправки вскоре планируется внести в Регламент информационного взаимодействия «ЗащитаИнфоТранс» и поставщиков информации в АЦБПДП при передаче сведений о пассажирских перевозках.

В «ЗащитаИнфоТранс» нам сообщили, что перед проведением Зимних Олимпийских Игр в Сочи ряд западных операторов обращались в «ЗащитаИнфоТранс» на предмет того, каким образом следует передавать информацию о пассажирах и экипаже рейсов, направляющихся в Россию. При этом задавались многие из описанных выше вопросов. «ЗащитаИнфоТранс» дала ответы на эти вопросы в рамках частной переписки с соответствующими операторами, однако никакой письменной общедоступной информации по решению данных вопросов опубликовано не было.

Один из операторов проинформировал «ЗащитаИнфоТранс» о том, что он предполагает оказывать услуги по обеспечению полетов для многих частных самолетов, находящихся в собственности третьих лиц. Между «ЗащитаИнфоТранс» и этим оператором было заключено соглашение, по которому оператор обязался передавать в АЦБПДП данные в отношении рейсов всех обслуживаемых им самолетов, находящихся в собственности третьих лиц. Эти самолеты были перечислены в приложении к соглашению и каждому самолету «ЗащитаИнфоТранс» был присвоен отдельный идентификатор. Как нам сообщили в «ЗащитаИнфоТранс», данный подход был поддержан Минтрансом и, таким образом, прецедент был создан.

Существует еще ряд вопросов, требующих решения, когда оператор обращается в «ЗащитаИнфоТранс» с целью начать соблюдать требования о передаче данных в АЦБПДП. Эти вопросы включают точность и достоверность передаваемых данных, их формат, способы передачи данных, возможность передачи функций по передаче данных третьим лицам. Marks & Sokolov будут рады помочь в решении этих и других вопросов.

В «ЗащитаИнфоТранс» нам сообщили требования о передаче данных будут применяться ко всем операторам на равных основаниях. Ситуация, когда какой-либо оператор, соблюдающий требования Приказа № 243, оказался бы в неравном, с точки зрения конкуренции, положении по отношению к другим операторам, не соблюдающим эти требования, будет пресекаться. В конце концов Ространснадзор обяжет всех операторов и компаний, оказывающих услуги по обеспечению полетов, соблюдать установленные Приказом № 243 требования.