



На этой неделе вышел традиционный ежемесячный отчет WingX Advance. И вновь статистика по европейскому трафику бизнес-авиации не вселяет оптимизма. Впрочем, оказавшись внезапно в Скандинавии, мы неожиданно услышали от наших коллег весьма приятное заявление – количество российских заказчиков понемногу растет, и это на общем фоне стагнации в отрасли, что воспринимается весьма позитивным сигналом. За август-сентябрь 2015 года доля российских клиентов увеличилась на 7-9 %, если сравнивать с аналогичным периодом прошлого года (Финляндия и Норвегия).

Скандинавские операторы вновь пересматривают ценники, чтобы привлечь россиян в зимний период. Кстати, позиции по паркингу, размещению в ангарах, а самое главное - по топливу, очень привлекательны, учитывая время полета до России. При этом, топливо здесь одно из самых дешевых в Европе. И конечно, российские владельцы, явно стремясь оптимизировать расходы на эксплуатацию, понемногу потянулись на северо-запад Европы. Это должно дать пищу для размышления российским «специализированным» аэропортам.

На этой неделе снова на наших страницах много внимания уделено вертолетной тематике, что связано с прошедшей в Лондоне выставкой Helitech. Производители явно чувствуя «дыхание» кризиса в нефтегазовой отрасли стараются показать свои разработки в выгодном свете, ведь основной доход в гражданском секторе вертолетостроителям давали именно офшорные заказчики. Поэтому новый класс суперсредних машин обзаводится всеми самыми современными технологиями, как в безопасности, так и в эксплуатации.



Над Global 8000 нависли проблемы

На фоне слабых показателей продаж коммерческого CSeries финансовые проблемы по-прежнему преследуют Bombardier и последствия этого могут отразиться на других подразделениях канадской компании

стр. 20



В сентябре европейский трафик опять упал

В первом осеннем месяце текущего года трафик в Европе в годовом исчислении упал на 4,3%. В общей сложности в сентябре было выполнено 72640 рейсов бизнес-авиации

стр. 21



Airfix Aviation уходит в историю

За неполный месяц финский бизнес-оператор Airfix Aviation потерял несколько ключевых клиентов, и в ближайшие несколько недель Airfix Aviation может официально сообщить о закрытии

стр. 22



Бизнес-авиация готовится к ЧМ 2018

Виталий Мутко рассказал об организации работы бизнес-авиации на Чемпионате мира по футболу в 2018 году

стр. 23

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ

G500 и G600



Gulfstream

«РусДжет» вновь с SSJ

Российская авиакомпания «РусДжет», выполняющая чартерные рейсы бизнес-класса преимущественно из московского аэропорта Внуково-3, в сентябре приступила к эксплуатации самолета SSJ 100 (в VIP-компоновке) с регистрационным номером RA-89053. Ранее эту машину в интересах «Гражданских самолетов Сухого» эксплуатировала компания «Атлас Джет» под флагом авиаперевозчика «Центр-Юг» (действие сертификата эксплуатанта приостановлено с 1 октября). Гендиректор «Атлас Джет» Дмитрий Хлопотько сказал АТО.ru, что решение о передаче Sukhoi SuperJet 100 RA-89053 в «РусДжет» было принято владельцем ВС.

В авиакомпании «РусДжет» АТО.ru сообщили, что борт RA-89053 внесен в сертификат эксплуатанта перевозчика и уже приступил к выполнению полетов в интересах ГСС. Также инженерно-авиационная служба «РусДжет» расширила действие собственного сертификата ФАП-145 на ряд работ по SSJ 100. Отвечая на вопрос, будет ли полученное ВС выпол-

нять полеты в интересах сторонних заказчиков, в «РусДжет» отметили, что пока такая возможность находится в стадии обсуждения.

Напомним, в феврале этого года Росавиация после расследования инцидента с самолетом Як-42 «РусДжет», приняла решение приостановить сертификат эксплуатанта перевозчика. «В начале весны 2015 г. после устранения замечаний и проведения проверки авиационными властями наш сертификат эксплуатанта был восстановлен», — сказали в «РусДжет».

Согласно информации Росавиации, опубликованной в июне, парк «РусДжет» состоял из одного Embraer ERJ135, двух Ту-134 и трех Як-42. По данным итоговой отчетности авиакомпании за 2014 г., услугами бизнес-перевозчика, выполнившего в прошлом году почти 1100 рейсов, воспользовались около 8,5 тыс. пассажиров.

Источник: АТО.ru



Фото: Дмитрий Петроченко



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

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

Ударный сентябрь

Канадский авиапроизводитель Bombardier в прошлом месяце поставил заказчикам 26 бизнес-джетов семейств Global и Challenger. Традиционно данные по сентябрьским поставкам самолетов семейства Learjet будут готовы в начале октября.

По количеству поставок в сентябре месяце лидирует Challenger 300/350, которых суммарно было передано 13 машин. Большая часть (10 самолетов) досталась американским клиентам, один самолет «отправился» в Германию, еще один – в Португалию и одна машина «прописалась» на острове Мэн. Всего один единственный Challenger 605 получил клиент из США.

На долю самолетов Global 5000 пришлось пять поставок (четыре в США, один на Маврикий). Семь новых Global 6000 достались клиентам из США (одна машина), Мальты (три машины), Австралии (две машины) и Португалии (одна машина).

Самым сильным месяцем в 2015 году для канадского производителя стал июнь, когда Bombardier удалось

поставить 27 самолетов, а самым слабым – август (семь поставок).

По итогам 2013 года, Bombardier поставил 180 новых бизнес-джетов на сумму \$ 6,333 млрд. Из них: 62 Global 5000/6000, 55 Challenger 300, 32 Challenger 605, 18 Learjet 70/75, 10 Learjet 60XR, 2 CL850/870/890 и один Learjet 40XR/45XR.

Согласно отчету производителя, продажи бизнес-джетов во втором квартале текущего года были намного слабее в силу экономических перипетий во всем мире. Во время пресс-конференции по итогам первого полугодия президент и главный исполнительный директор Bombardier Ален Бельмара отметил, что наблюдается «слабый спрос» со стороны Китая, Латинской Америки и России. Всего во втором квартале 2015 года производитель поставил 47 самолетов, против 38-и в прошлом году. Однако чистых заказов в прошедшем квартале получено всего 8, тогда как годом ранее компания оформила 30 заказов.



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

«Сфера Джет» с новым Legacy

Российский оператор бизнес-авиации «Сфера Джет» 3 октября получил в управление очередное воздушное судно Embraer Legacy 650. Самолет с бортовым номером М-УКВО (2015 года выпуска) выполнил трехдневный перелетный рейс из Сан-Хосе-дос-Кампос (Sao Jose Dos Campos) в московский аэропорт «Домодедово», через Ресифи, остров Сал (Sal Amilcar Cabral) и Женеву.

Первый самолет данного типа был передан «Сфера Джет» летом 2013 года. Напомним, что все имеющиеся в управлении компании воздушные суда используются в интересах частных владельцев.

Согласно официальному сайту компании, «Сфера Джет» работает в нескольких сегментах, включая менеджмент воздушных судов, организации чартерных рейсов, консалтинг, а также дополнительные VIP услуги.

Три года назад «Сфера Джет» получил сертификат IS-BAO (International Standard For Business Aircraft Operations). Этот сертификат разработан Международным советом деловой авиации (International Business Aviation Council, IBAC) для гармонизации различных процедур и требований, принятых на рынке.



Фото: Дмитрий Петроченко



УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Частная авиация в Малаге растет за счет арабов и русских

В августе, на пике туристического сезона, аэропорт Пабло Руиса Пикассо в Малаге принял на 30% больше частных рейсов. В основном сюда прилетали арабы и русские, а конечным пунктом назначения состоятельных туристов были Марбелья и Сотогранде. На третьем месте — англичане, у многих из них есть недвижимость на юге Испании.

Помимо регулярных рейсов — а международный аэропорт Малаги принимает и отправляет самолеты во все уголки мира — здесь садится в обычный день не менее 30 частных самолетов, а в высокий сезон и больше. Таким образом, в страну прибывает порядка 65 человек ежедневно. Как правило, это очень состоятельные люди — звезды Голливуда, магнаты или саудовские короли и принцы. Например, одним из пассажиров был король Саудовской Аравии и глава династии Аль Саудов, Салман ибн Абдуль-Азиз Аль Сауд со своей семьей.

На рост частных рейсов сильное влияние оказывают культурные или деловые события в регионе, к примеру, любая отраслевая конференция резко повышает количество таких самолетов. Starlite Festival в Марбелье по традиции собирает множество людей из мира искусства, которые могут позволить себе «воздушное такси».

Национальный состав гостей зависит во многом от сезонности. Количество арабских гостей резко увеличивается в конце июля и в августе, так как они прилетают на свои европейские виллы после окончания Рамадана. А вот количество русских в 2015-м уменьшилось — сказала девальвация рубля. Тем не менее, частные рейсы из России — в тройке «лидеров», по данным сотрудников аэропорта Малаги.

Источник: Espana Rusa



ВЫ ВЫБИРАЕТЕ ЦЕЛЬ.
МЫ ПОЗАБОТИМСЯ ОБО ВСЁМ ОСТАЛЬНОМ.

tyrolean jet services

» ПРЕВЫШЕ ВСЕХ ОЖИДАНИЙ

НАШ ФЛОТ АСJ:
1 АСJ318ER
2 АСJ319

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

Dassault Falcon открывает новый центр ТОиР в Бордо

16 октября французская Dassault Falcon приступает к строительству нового центра ТОиР, который будет расположен в непосредственной близости от цеха окончательной сборки в Бордо (Мериньяк). Новая станция будет специализироваться на тяжелых формах и капитальном ремонте. Общая площадь комплекса составит 7200 кв.м., а ввод в эксплуатацию намечен на третий квартал 2016 года. Как сообщают в компании, комплекс сможет одновременно обслуживать до шести самолетов Falcon 7X.

Это четвертый сервисный центр компании, который предлагает тяжелые формы обслуживания. Другие объекты Dassault Falcon расположены в Ле Бурже (Франция), Литл-Рок (США) и Уилмингтон (США). «Решение по строительству нового центра ТОиР продиктовано большим количеством самолетов производителя, эксплуатирующийся в настоящее время, наличием большого количества субподрядчиков в районе Бордо, а также шаговой доступностью сбо-

рочного завода. Сейчас наша компания поставила клиентам около 250 флагманов Falcon 7X, некоторые из которых приближаются к датам первых «тяжелых форм», более известным как C-Check, которые необходимо выполнять каждые восемь лет. Помимо услуг по техническому обслуживанию мы также сможем предложить нашим заказчикам, которые не хотят летать в Литл-Рок, услуги по кастомизации, модернизации авионики и другие виды работ», - комментируют в Dassault Falcon.

В будущем Dassault Falcon планирует расширить перечень воздушных судов, добавив Falcon 900 и Falcon 2000. «Новый центр в Бордо – яркий пример ответа компании на растущий спрос услуг в сегменте ТОиР. Сейчас в мире эксплуатируются более 2000 самолетов Falcon, и мы должны быть уверены, что наши клиенты могут получить первоклассный сервис на любую модель, невзирая на возраст и сложность работ», - резюмируют в компании.





**НОВЫЙ ЦЕНТР
БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ**

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



БУТИК-ТЕРМИНАЛ



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!

www.riga.aero

MHS Aviation – первый германский оператор G650

Оператор MHS Aviation, базирующийся в Мюнхене, получил новый ультрадальний Gulfstream G650, став первой немецкой компанией, эксплуатирующей данный тип в Германии. Воздушное судно с бортовым номером D-AYSM будет эксплуатироваться в интересах частного лица. За последние шесть месяцев – это пятый самолет, добавленный в парк MHS Aviation (два Gulfstream GV, Phenom 300, Citation Jet CJ3).

Как комментирует Андреас Отто, исполнительный директор MHS Aviation, по итогам 2014 года стало понятно, что за последние пять-шесть лет спрос на суперсредние и тяжелые бизнес-джеты вырос как никогда. «Благодаря тому, что мы базируемся в относительно «тихом» аэропорту (аэропорт Grünwald, недалеко от Мюнхена), мы предлагаем оптимальные ценовые предложения нашим клиентам в сочетании с прекрасным сервисом», - комментирует г-н Отто.

Компания, работающая на рынке с 1979 года, достаточно активно модернизирует свой флот. Кроме нового самолета, сейчас в парке MHS Aviation несколько 32-местных турбовинтовых самолетов Dornier 328 (сданы в лизинг British Airways), два Gulfstream GV/G550, два Challenger 604 и пять Bombardier семейства Learjet (Learjet 31 и Learjet 60), Embraer Phenom 100, несколько вертолетов, включая два AgustaWestland AW109 с VIP-салонами (эксплуатируются совместно с Euroheli) Суммарный же флот оператора в настоящее время насчитывает 17 воздушных судов.

В ближайшие несколько месяцев оператор планирует получить еще несколько самолетов. В 2014 году MHS Aviation продемонстрировала значительный рост активности: ею было выполнено на 35% больше чартерных рейсов по сравнению с предыдущим отчетным периодом.



Citation Latitude получил тренажер

FlightSafety International объявляет о начале обучения на первом комплексном тренажере уровня D самолета Cessna Citation Latitude. Тренажер установлен в учебном центре компании в г. Вичита. Второй тренажер FlightSafety для Citation Latitude будет установлен в следующем году в г. Колумбус, штат Огайо.

«Мы рады предложить наиболее полный спектр учебных программ для самолетов Cessna, которые



будут проводиться нашими высококвалифицированными и опытными инструкторами», - сказал Дэвид Давенпорт, исполнительный вице-президент компании. «Преимущества программы обучения на Citation Latitude от FlightSafety состоит в 40-летнем опыте работы с самолетами Cessna и передовых достижениях в моделировании и технологии обучения».

Первый тренажер смонтирован в Cessna Pilot Learning Center в Вичита, штат Канзас, и оснащен системой авионики Garmin G5000. Он сертифицирован FAA по уровню D. Одобрение EASA планируется завершить в начале следующего года.

«Строительство двух комплексных тренажеров для Latitude демонстрирует нашу долгосрочную приверженность предоставления клиентам требуемых программ подготовки и обеспечивать отрасль обучения сервисом и поддержкой», - добавил Дэвид Давенпорт.

Новый тренажер построен на базе платформы нового поколения FlightSafety FS1000, которая оснащается последними технологическими достижениями компании. Они включают в себя визуальную систему VITAL 1100, электрический привод контроля и положения и продвинутую операционную станцию для инструктора. Новая система дает более правильное и точное поведение, чем другие тренажеры нынешнего и предыдущего поколения.

FlightSafety проводит подготовку на самолеты Cessna в Атланте, штат Джорджия, Колумбусе, штат Огайо, Лонг-Бич, Калифорния, Орlando, штат Флорида, Сан - Антонио, штат Техас, Вичита, Канзас и в аэропорту Фарнборо в Великобритании.


 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
 ШИШАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ NEXTANT AEROSPACE В СНГ И БАЛТИИ



Н135 обновился

Компания Airbus Helicopters представила на выставке Helitech дальнейшее развитие легкого двухдвигательного вертолета Н135. В обновленном вертолете модернизации подверглось бортовое оборудование и салон. Также компания сообщила и о первых полупатентах нового Н135 - норвежский EMS-оператор Norsk Luftambulansе разместил заказ на три машины.

Новая авионика Helionix, установленная на Н135, имеет четырехосевой автопилот. Также модернизации подвергнется двигатель, что позволит улучшить взлетные характеристики в условиях высокогорья и в жарком климате.

Авионика Helionix позволяет снизить нагрузку на пи-

лота, и она будет такой же, как на Н145. В соответствии с концепцией «blue line», благодаря очень простому графическому отображению экипаж будет знать, находится ли вертолет в безопасной зоне в случае отказа двигателя. Имея функцию автоматического висения, новый автопилот позволит пилотам спасательных вертолетов сосредоточиться на своей работе. Также размещение электроники в передней части фюзеляжа освободило несколько кубических футов в салоне и дополнительное пространство позволит медицинскому персоналу свободнее работать с пациентами.

Сертификация нового Н135 планируется на конец 2016 года, а поставки Norsk Luftambulansе должны начаться в 2017 году.



THINK BUSINESS*

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

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

*двойте о бизнесе

Pro Line Fusion появится на вертолетах

На лондонской выставке Helitech International 2015 компания Rockwell Collins впервые продемонстрировала модульную систему бортового оборудования Pro Line Fusion, адаптированную для применения на вертолетах.

Дебют на Helitech следует после коммерческого запуска системы в начале этого года. Компании Airbus Helicopters и Vector Aerospace будет развивать и продвигать на рынок авионику Pro Line Fusion в качестве обновления бортового оборудования. В соответствии с соглашением, подписанным с Rockwell Collins, вся линейка вертолетов Airbus Helicopters подвергнется модернизации.

Pro Line Fusion приносит на вертолетный рынок

управление приборным оборудованием с помощью сенсорных экранов, а также современной графической интерфейс. Также новая авионика имеет предустановленные профили для выполнения различных миссий, как например заход на морскую платформу, висение на месте, расширенные поисковые и спасательные сценарии.

Модульная интегрированная система авионики Rockwell Collins Pro Line Fusion была выбрана для 20 самолетов, в том числе бизнес-джетов, коммерческих лайнеров, конвертопланов и военных палубных самолетов. Данная система также прошла летные испытания в качестве наземной станции для беспилотного летательного аппарата.



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)
+7 966 075 11 11 (24 часа)

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

TRIFAN 600 вызвал большой интерес

Чуть больше месяца назад компания XTI Aircraft запустила краудфандинг-кампанию по изучению потенциального спроса на проект своего самолета вертикального взлета и посадки TRIFAN 600. За это время стартап привлек более \$ 10,5 млн. в виде выражения необязательного интереса к проекту. Еще в течение нескольких месяцев, до подачи официального ходатайства на выпуск акций в Комиссию по ценным бумагам и биржам (SEC), XTI планирует отслеживать этот интерес.

«Общественный резонанс был огромный», - говорит вице-председатель XTI Джефф Пино. «Мы подадим заявку в SEC в ближайшие несколько месяцев, и по-

сле одобрения участники кампании смогут превратить свой интерес в покупку акций».

По словам г-на Пино, краудфандинг является одним из нескольких финансовых инструментов, которые компания будет использовать для вывода на рынок TRIFAN 600. Однако именно этот инструмент позволяет компании генерировать значительный общественный интерес к проекту. Шестиместный самолет вертикального взлета и посадки будет разрабатываться в течение следующих 2,5 лет. Он будет оснащен двумя газотурбинными двигателями, которые станут приводить в движение три канальных вентилятора (два с изменяемым положением).



A promotional graphic for Fifty Sky Shades. The background is a soft, colorful gradient of purple, blue, and pink. In the upper left, there is a stylized logo consisting of three curved lines that resemble wings or a propeller. To the right of the logo, the text "FIFTY SKY SHADES" is written in a serif font. Below this, the text "World Latest Aviation News" is written in a large, bold, sans-serif font. At the bottom, the website address "www.50skyshades.com" is displayed in a smaller, sans-serif font.

Gama Aviation сообщает о сильном полугодии

Компания Gama Aviation, один из крупнейших в мире провайдеров бизнес-авиации, объявила о промежуточных финансовых результатах за первое полугодие текущего года, закончившееся 30 июня 2015 года. Это отчет знаменателен тем, что он стал первым после объединения компании с британским оператором Hangar8 (5 января 2015). И нынешние финансовые результаты показывают сильный рост выручки и валовой прибыли.

Общая консолидированная выручка за этот период составила \$191 млн. (2014 - \$130 млн.), что дает рост на 47%. Валовая прибыль равнялась \$30,3 млн. (2014 - \$15,1 млн.), увеличившись на 100%, а прибыль до уплаты налогов выросла на 269% до \$8,2 млн. (2014 - \$ 2,2 млн.).



Также компания сообщает, что интеграция всех производственных и финансовых процессов завершена по графику, а взаимодействие внутри компании во второй половине 2015 года будет проходить в соответствии с ожиданиями менеджмента.

Марвин Халик, главный исполнительный директор Gama Aviation заявил: «Я в восторге от развития бизнеса в течение этого шестимесячного периода, в котором мы добились, а в некоторых случаях и превзошли, цели, которые себе поставили после приобретения Hangar8. Способность компании достичь сильных результатов в первой половине текущего года, и в то же время выполнить необходимую интеграцию и реорганизацию бизнеса после слияния, подчеркивает профессионализм высшего руководства».

Напомним, что в декабре 2014 года два ведущих бизнес-оператора Великобритании – Hangar8 и Gama Aviation – объявили об объединении. Сделка была оформлена как обратное поглощение Hangar8 компанией Gama Aviation за 82 млн. фунтов стерлингов (\$127 млн.).

Объединенная компания управляет 144 самолетами в 44 аэропортах пятнадцати стран, предлагая клиентам полный комплекс услуг, включая управление воздушными судами, бизнес чартеры, покупку/продажу ВС и наземное обслуживание в собственных FBO. Наиболее сильные позиции Gama Aviation Plc будет иметь в США, Великобритании, континентальной Европе и на Ближнем Востоке. Hangar8 работает в основном в Европе и Африке, а Gama Aviation работает по всей Европе, в США, на Дальнем и Ближнем Востоке. Gama Aviation имеет четыре свидетельства эксплуатанта, которые в сочетании с АОС Hangar8 «покрывают» почти весь мир.



**МЕДИА
РЕСУРС
ГОДА**

по версии Премии



Главный по разработкам



Брайан Дарренс (Brian Durrence) назначен вице-президентом Gulfstream Aerospace Corporation по проектно-конструкторским работам. Он подчиняется Дэну Нейлу (Dan Nale), старшему вице-президенту Gulfstream по программам, проектно-конструкторским работам и испытаниям.

Ветеран Gulfstream с 25-летним стажем, Дарренс пришел в компанию в 1990 году

в качестве инженера-конструктора и поднялся на уровень инженера проекта и начальника инженерно-технического отдела, прежде чем стать главным инженером в 2010 году. Во время своего пребывания в должности Дарренс работал над рядом программ по проектированию самолетов Gulfstream, включая Gulfstream GIV-SP, GV, G450, G550, G650 и G650ER.

В своей новой роли Дарренс отвечает за стратегическое руководство проектно-конструкторским подразделением, выявление и внедрение передового опыта и обеспечение необходимых инженерных кадров для проектирования, интеграции, испытаний и сертификации самолетов Gulfstream.

Дарренс получил степень бакалавра естественных наук в области машиностроения в Технологическом институте штата Джорджия в Атланте и степень магистра делового администрирования в Южном университете штата Джорджия в Стейтсборо.

Global Jet Capital покупает GE Capital Corporate Aircraft

Компания Global Jet Capital, специализирующаяся на финансовых решениях в сфере бизнес-авиации, подписала соглашение о покупке лизингового и кредитного портфеля компании GE Capital Corporate Aircraft. Общая стоимость приобретаемых активов составляет \$2,5 млрд. Условия сделки не разглашаются, а завершение ожидается в течение нескольких месяцев. 16 человек, которые работают в отделе корпоративных самолетов GE, также будут переведены под управление Global Jet Capital. Портфель GE Capital Corporate Aircraft состоит из более 300 самолетов из США, Канады, Мексики и Латинской Америки.

«Мы активно инвестируем в развитие бизнеса, как с помощью своих ресурсов, так и путем стратегических приобретений, таких как сделка с GE. Это яркий пример того, как наш отраслевой опыт и инвестиционный капитал действуют совместно, чтобы оценить

и определить возможности расширения бизнеса упорядоченным, тщательно взвешенным образом», - говорит Шон Вик, исполнительный директор Global Jet Capital. «Диапазон стоимости самолетов из портфолио GE находится между \$25 млн. и \$75 млн., и корпоративные пользователи и состоятельные владельцы будут искать конкурентные финансовые решения, а не тратить свои собственные денежные ресурсы, которые лучше работают в их собственных предприятиях».

Эта сделка позволит Global Jet Capital стать одним из крупнейших финансовых институтов в сфере бизнес-авиации, чего компания смогла достичь в течение первого года работы. Учредителями Global Jet Capital являются GSO Capital Partners (часть Blackstone), Square Capital Partners, The Carlyle Group и AE Industrial Partners.



Сертификация Bell 505 задерживается

Bell Helicopter подтвердил трехмесячную задержку сертификации своего нового вертолета 505 Jet Ranger X. Получение одобрения переносится с конца 2015 года на конец первого квартала 2016 года, а передача первых серийных вертолетов клиентам начнется в начале второго квартала будущего года. Об этом в рамках выставки Helitech заявил генеральный директор компании Джон Гаррисон. Тем не менее, глава производителя оптимистично настроен, сообщив, что к настоящему времени три прототипа налетали более 400 часов.



Также значительным шагом для программы стал запуск производства предсерийного вертолета на недавно открывшемся заводе окончательной сборки Bell 505 в Лафайет, штат Луизиана. «Задача состоит в том, чтобы убедиться в готовности цепочки поставщиков. Но честно говоря, мы совершенно не беспокоимся относительно возможности наращивания темпа окончательной сборки», - говорит он.

Поставщик двигателей Turbomeca уже поставил первый серийный Aggus 2R и сейчас заканчивает процесс сертификации двигателя, который должен завершиться к концу года. Еще один серийный двигатель будет передан Bell в этом году.

К настоящему времени Bell собрал более 340 заказов на новый легкий вертолет.

Безопасность полетов в деловой авиации повысилась

16 августа закончился один из самых длинных периодов без катастроф в американской деловой авиации. В этот день недалеко от Сан-Диего в воздухе столкнулись Sabreliner и Cessna 172, в результате чего погибли четыре человека в бизнес-джете и пилот Cessna. До этого события с января до середины августа текущего года не было ни одного происшествия со смертельным исходом с участием зарегистрированных в США бизнес-джетов.

Тем не менее, с американскими бизнес-джетами и турбовинтовыми самолетами пока произошло меньше аварий по сравнению с прошлым годом. По данным AIN, с учетом авиационного происшествия под Сан-Диего, в результате которого погибло пять человек, по итогам трех кварталов смертность в три

раза меньше, чем за тот же период прошлого года (15 погибших в четырех авариях). Авиационные происшествия без жертв также сократилось с пяти в первые девять месяцев прошлого года до четырех в этом году.

С начала года с американскими турбовинтовыми самолетами произошло три аварии, в которых погибло девять человек, по сравнению с 20-ю жертвами в восьми происшествиях за тот же период в 2014 году.

С деловыми самолетами (реактивными и турбовинтовыми), зарегистрированными за пределами США, в течение первых девяти месяцев в этом году также было меньше как аварий, так и катастроф, по сравнению с аналогичным периодом в 2014 года.



Второй прототип H160 взлетит до конца года

Программа летных испытаний нового инновационного среднего двухдвигательного вертолета Airbus Helicopter H160 идет в соответствии с графиком. Об этом рассказали представителям СМИ в компании в ходе выставки Helitech, на которой европейский вертолетостроитель дебютировал с полномасштабным макетом нового H160.

Производитель вскоре начнет испытания двигателей Turbomeca Arano на наземном динамическом стенде. После недавней поставки двух двигателей (мощность варьируется от 1100-1300 л.с.) на завод в Мариньяне, они были установлены на прототипе H160 для наземных испытаний. Двигатели для второго летного образца поступят в середине октября, что позволит поднять его в воздух до конца текущего года. Тем временем, первый прототип успешно проходит программу летных испытаний.

Для завершения финального этапа сертификации и ввода модели H160 в эксплуатацию в 2018 году компания Airbus Helicopters задействует в испытаниях три прототипа вертолета H160 и два испытательных стенда для отработки взаимодействия динамических компонентов и электронного бортового оборудования. Первый прототип этим летом выполнил программу тестовых полетов, включая испытания в условиях высоких температур.

«Мы гордимся тем, что программа H160 вышла на этот важный этап разработки в соответствии с графиком», – сказал руководитель программы Бернар Фужарски (Bernard Fужarski). «Самоотдача всей проектной команды оправдала себя, и мы с нетерпением ждем завершающей фазы разработки и выхода вертолета на рынок».



Разработанный с чистого листа H160 имеет лопасти несущего винта с технологией Blue Edge для более тихой работы, наклонный хвостовой винт типа фенестрон, авионику Helionix, установленную на H145 и H175. Другие новшества включают полностью композитный планер, стабилизатор бипланного типа для повышения эффективности несущего винта и электрическое шасси. Для офшорных миссий H160 будет предлагать взлетные характеристики 1-го класса для 12 пассажиров и радиус действий 120 морских миль. В поисково-спасательных операциях он сможет висеть вне зоны влияния земли на высоте до 5000 футов и иметь дальность 450 миль с 20-минутным резервом. Крейсерская скорость будет достигать 160 узлов без какой-либо системы подавления вибраций.

H160 относится к категории 5,5-6 тонн (12000-13000 фунтов), тогда как его главный конкурент AW139 имеет взлетный вес 6,8 тонны (чуть менее 15 000 фунтов). Так как эксплуатационные расходы напрямую связаны с весом, по оценкам Airbus Helicopters H160 будет иметь расход топлива на 15-20% меньше по сравнению с AW139.



Diamond занялся конвертопланом

Австрийский производитель Diamond Aircraft поделился с изданием Flying эксклюзивными подробностями о проекте гибридно-электрического конвертоплана, который будет реализовываться с неназванным крупным промышленным партнером. По мнению компании, ввод в строй воздушного судна может стать реальностью в течение семи лет.

Генеральный директор Diamond Кристиан Дрис про-

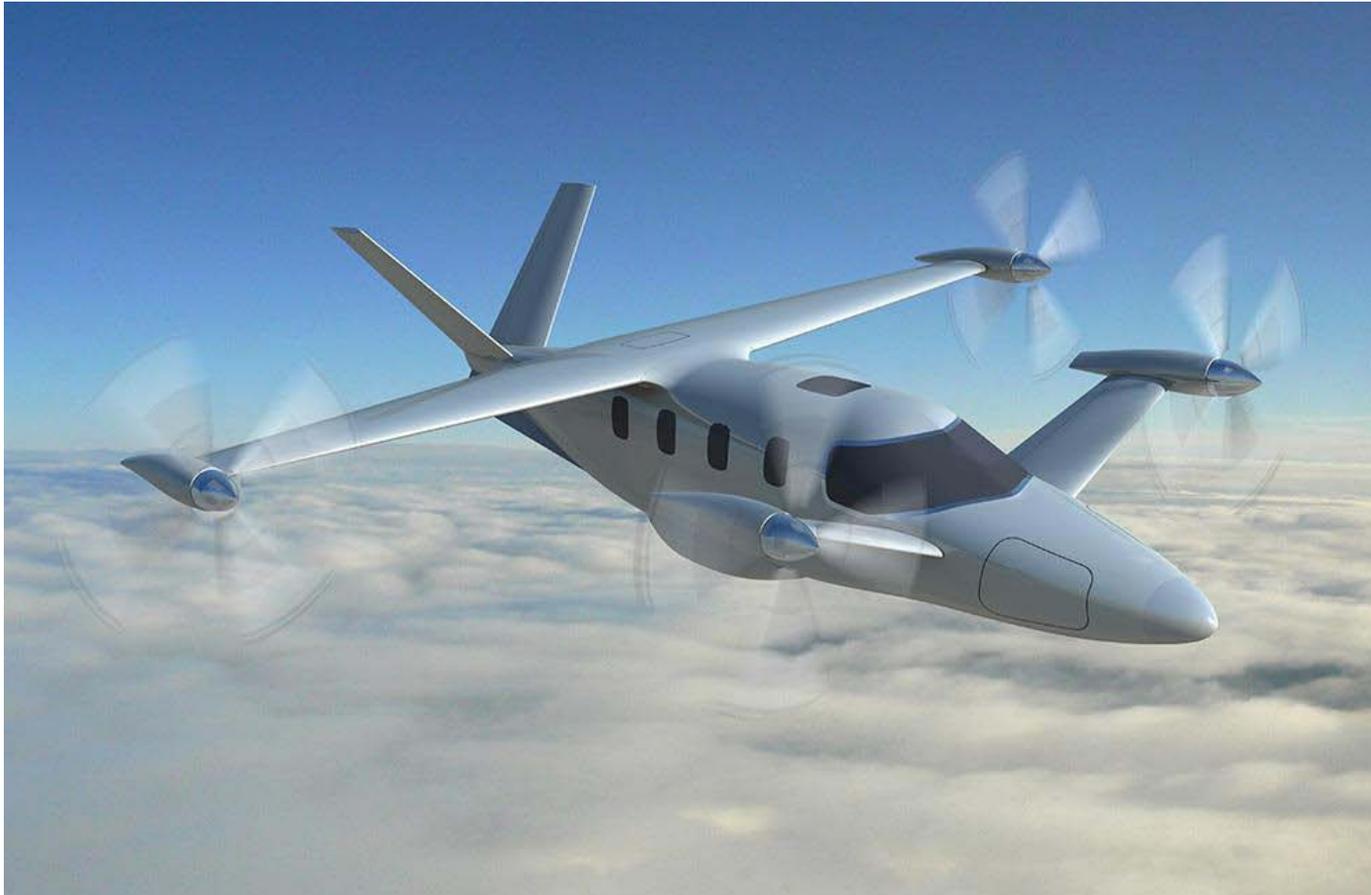
демонстрировал изображение концепта летательного аппарата с четырьмя винтами. Конвертоплан будет приводиться в движение двумя мощными электродвигателями Siemens, а зарядка батарей в полете будет осуществляться двумя дизельными двигателями Austro. По предварительным расчетам разработчиков, воздушное судно с максимальной взлетной массой 6600 фунтов будет способно взлетать как по-самолетному, так и вертикально, и

перевозить до шести человек. Концепт пока не имеет названия.

Глава Diamond Aircraft заявил, что пока проект находится в начальной фазе проектирования, а следующий этап начнется в ноябре текущего года и предусматривает строительство 725-фунтового беспилотного прототипа. Далее будет изготовлен 2800-фунтовый прототип, а затем и полноценный конвертоплан с электродистанционной системой управления. Конструкция аппарата будет предусматривать масштабирование, чтобы в будущем была возможность увеличить размерность воздушного судна.

Конвертоплан планируется оснастить парашютной системой спасения воздушного судна компании BRS. В аэродинамической схеме следует отметить короткие крыльями и V-образное хвостовое оперение. Особенностью конвертоплана, по словам Кристиана Дриса, должны стать полностью контролируемые компьютером этапы взлета и посадки. Так как конвертоплан не будет способен зависать в течение более шести-семи минут (наверно из-за значительного расхода энергии на режиме висения), разработчики предусмотрели возможность зависания и приземления в автоматическом режиме с использованием лазерного сканирования места посадки, которое займет миллисекунды.

Это позволит разрешить несколько важных моментов. Во-первых, бортовые компьютеры обеспечат важный элемент безопасности – пилот быстро получит информацию о том, что зона посадки свободна от посторонних предметов. Во-вторых, этот концепт сможет вообще обходиться без пилотов, хотя такой вариант Кристиан Дрис не упомянул.



Victor запускает рейсы на Кубу

Британская компания Victor, работающая на рынке онлайн бронирования рейсов деловой авиации, после приобретения калифорнийского бизнес-оператора YoungJets, начинает активную работу в США. Так, с 5 октября Victor запускает прямые рейсы на Кубу из 19 аэропортов США. Партнером по проекту выступает Cuba Educational Travel (СЕТ), которая берет на себя «работу на острове».

В течение октября полеты на Кубу доступны из крупных городов США, включая Атланту, Остин, Чикаго, Даллас, Форт-Лодердейл, Хьюстон, Лос-Анджелес, Ки-Уэст, Майами, Нью-Йорк, Миннеаполис, Нью-Орлеан, Окленд, Орlando, Палм-Бич, Питсбург, Форт Майерс, Тампа и Пуэрто-Рико. В будущем география расширится. Партнеры предлагают разнообразные программы, как для небольших групп и семей, так и одиночных путешественников. Для своих клиентов Victor предлагает перелеты на различных типах воздушных судов, включая Learjet 45, Challenger 300, а также Citation X или Gulfstream GIV. Стоимость путешествия начинается от \$40000. Первоначально самолеты будут летать лишь в Гавану, но в будущем список доступных аэропортов расширится.

Со своей стороны Cuba Educational Travel берет на себя организацию досуга путешественников, к услугам которых, лучшие гостиницы и рестораны острова Свободы, частные прием-коктейли от ведущих кубинских художников и известных артистов и многое другое, что может позволить себе клиент.

Напомним, что в начале лета Victor сообщил о приобретении калифорнийского бизнес-оператора YoungJets. В Victor не раскрывают точную сумму сделки. Известно лишь, что глава и основатель YoungJets Дэвид Янг остался на должности старшего вице-президента Victor в США. В своей новой роли

Янг отвечает за развитие бренда Victor в США, а также контролирует американскую деятельность. В начале 2015 года топ-менеджмент британской компании сообщил, что планирует инвестировать в американский рынок до \$8 млн. Впрочем, этой суммы явно не хватило для покупки столь мощного оператора. С другой стороны, в Victor особо и не раскрывают источники инвестиций. По мнению Андреса Эндрюса из Corporate Jet Investor, часть средств выделяют сами члены Victor. Так, в случае с США возможно речь идет о популярном певце Элтоне Джоне, хотя условия «займа» остаются загадкой. В Victor оценили мировую долю бизнес-авиации в США в 49,7%, против 20,8% в Европе, и считают, что выход на американский рынок позволит увеличить продажи на рекордные 300% в

течение нескольких лет. Пока же компания насчитывает более 10000 членов, которые «пришли» с момента запуска проекта в августе 2011 года.

По мнению основателя и CEO компании Клайва Джексона, конкурентным преимуществом Victor является сам факт того, что компания на рынке уже четыре года и сумела отточить технологию продаж, предлагая все новые и новые сервисы клиентам. Кроме того, это очень сильная команда профессионалов, с одной стороны, и весьма существенные вливания в проект, с другой. Только за последние пару лет компанией было инвестировано в Victor шесть млн. фунтов, что наглядно показывает стремление к развитию и созданию оптимального продукта.



В правительстве согласились засекретить данные о владельцах самолетов и яхт

Федеральная служба безопасности внесла в правительство законопроект, предлагающий засекретить данные о владельцах недвижимости, самолетов и судов. Доступ к этим данным, кроме самих правообладателей и их представителей, получают только «компетентные государственные органы». В понедельник, 5 октября, этот проект поддержала комиссия правительства по законопроектной деятельности, рассказали РБК участник заседания и два источника, знакомые с его результатами. Теперь законопроект должен быть рассмотрен на заседании правительства, после чего отправится в Госдуму.

Сейчас сведения из Единого государственного реестра прав на недвижимое имущество (ЕГРП) и сделок с ним находятся в открытом доступе — любой человек может их запросить. Исключение — сведения о документах, устанавливающих право на недвижимость, обобщенные сведения о правах конкретного лица на имеющиеся (имевшиеся) у него объекты недвижимости и сведения о признании правообладателя недееспособным или ограниченно дееспособным. ФСБ предлагает закрыть общий доступ ко всем этим сведениям, включая персональные данные владельцев недвижимости.

Предоставление выписок из ЕГРП должно обеспечивать юридическую чистоту сделок с недвижимостью, но «все чаще целью запроса становится не объект недвижимости, а персональные данные его обладателя», беспокоятся авторы законопроекта в пояснительной записке. В дальнейшем эту информацию могут использовать в преступных или компрометирующих целях. Кроме того, по мнению ФСБ, общедоступность реестра позволяет формировать альтернативные базы данных, в том числе для их использования в коммерческих целях, накапливать и

актуализировать информацию, тем самым подменяя функции госорганов.

Такая же ситуация, по мнению спецслужбы, складывается при обращении с Государственным кадастром недвижимости, Единым госреестром прав на воздушные суда и другими судовыми реестрами, поэтому она предлагает ограничить аналогичным образом доступ и к данным этих реестров.

Спектр вопросов, для решения которых нужны данные из ЕГРП, очень широк. В хозяйственной практике часто возникают ситуации, когда гражданам и компаниям нужно получить данные о правообладателе недвижимого имущества, чтобы защитить свои права в суде, говорит вице-президент РСПП по корпоративным отношениям и правовому обеспечению Александр Варварин. Это может быть связано с эксплуатацией объектов недвижимости, арендой, использованием земельным участком, залогом, общей собственностью, перечисляет он.

Такие данные используются при любых спорах, касающихся недвижимого имущества, — от взыскания долгов до предъявления претензий к соседям. Кроме того, ЕГРП содержит не только данные о собственниках недвижимости, но и всю историю перехода прав на нее, включая сведения о прежних собственниках. То есть для истребования сведений об объекте недвижимости может понадобиться согласие всех прежних собственников.

Эта тема давно обсуждалась на различных площадках, проблема в том, что эти данные используют все без ограничений в частных коммерческих интересах, в том числе рейдеры, чтобы получить данные об имуществе третьих лиц, говорит сопредседатель

«Деловой России» Антон Данилов-Данильян. «Это правильный законопроект. Уж лучше пусть будет государственный контроль, чем частный и непонятного происхождения», — считает он.

Вопрос о безопасности владельцев недвижимости ставился давно и обсуждался в думском комитете по собственности, пояснял ранее РБК его председатель Сергей Гаврилов (КПРФ). По его словам, персональные данные собственников недвижимости не должны быть доступны широкой публике, но, кроме компетентных органов, также могут предоставляться по запросам общественных организаций, СМИ и при подписании обязательства о неразглашении таких сведений.

Минэкономразвития согласовало проект и направило предложения, которые можно будет учесть при подготовке ко второму чтению в Госдуме, сказал РБК представитель ведомства.

Законопроект нуждается в доработке, но речь идет только о технических замечаниях, чтобы точнее координировать работу, уточняет участник совещания правкомиссии по законопроектной деятельности. По его словам, их можно будет учесть ко второму чтению. К примеру, геодезические инженеры, которые измеряют участки, должны получить доступ к данным из ЕГРП, в дальнейшем предстоит некоторые изменения в Градостроительный Кодекс и земельные законы, уточнил он. По словам депутата Гаврилова, «инициатива содержит рациональное зерно», в случае ее внесения депутаты готовы «доработать и поддержать ее».

Источник: РБК

Вертолетный форум расставит акценты

Вертолетная индустрия России переживает непростые времена. С одной стороны – сложная экономическая обстановка, а с другой – введение санкций и определенных ограничений. Интеграционные процессы российской гражданской авиации невозможно остановить административными воздействиями. Авиапроизводители ведут работу в условиях программы импортозамещения, сохраняя, тем не менее, продуктивные связи со своими иностранными коллегами.

Российские вертолеты эксплуатируются во всем мире с прежним успехом, в некоторых странах в результате сложной геополитической обстановки спрос на российские вертолеты и вертолетные услуги только растет. Научно-техническое сотрудничество также не может быть остановлено, например, как показал опыт, применение двигателей западного



производства на российских вертолетах имеет хорошие перспективы, как технические, так и рыночные. В сложившихся условиях разработка и введение в действие новых нормативных актов гражданской авиации очень своевременный шаг для развития вертолетной индустрии. В современном мире работа по гармонизированным авиационным законам намного более эффективна. От этого выигрывают все – операторы вертолетной техники, производители вертолетов и вертолетного оборудования, органы государственного управления и регулирования гражданской авиации, а значит, в конечном счете, выигрывает экономика страны.

Российский парк вертолетов европейского и американского производства достаточно велик. Эти вертолеты активно применяются для коммерческих перевозок, работают в частном владении, а также состоят в авиапарках спасательных и медицинских ведомств. Эффективная и безопасная эксплуатация этих вертолетов – наша национальная задача. Решение этой задачи также напрямую зависит от эффективности и степени гармонизации воздушного законодательства.

Поиск решений, приемлемых для потребителей, эксплуатантов, государственных структур, осуществляющих регулирование и надзор за авиационной деятельностью – наше общее дело. Когда правила понятны всем – обеспечивается стабильный рост и развитие авиации, при этом значительно снижается зависимость экономической стабильности предприятий от геополитической обстановки. Благодаря этой работе повышается и уровень безопасности применения вертолетной техники.

На предстоящем VIII Вертолетном форуме планируется уделить внимание следующим аспектам:

Безопасность полетов:

- совершенствование и оптимизация законодательной базы - прямое влияние на безопасность полетов;

Летная деятельность:

- совершенствование и развитие ФАП-128 в аспекте применения в вертолетной авиации;
- новая редакция Федеральных авиационных правил «Авиационные работы», «Коммерческие воздушные перевозки» применительно к вертолетной авиации;

Производство и техническая эксплуатация:

- новая редакция АП-21, «Процедуры сертификации авиационной техники. Раздел D «Модификации типовой конструкции авиационной техники. Раздел E «Дополнительный Сертификат типа»;
- новая редакция ФАП-145 «Порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя, осуществляющего техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов»;

Экономика вертолетного бизнеса:

- совершенствование налогообложения, изменение ставки налога на добавленную стоимость. Вопросы перевозки пассажиров на вертолетах;

Общие юридические проблемы вертолетного бизнеса:

- Воздушный Кодекс РФ. Новая редакция Статьи 8 применительно к эксплуатации вертолетов.

Над Global 8000 нависли финансовые проблемы

Финансовые проблемы на фоне слабых показателей продаж коммерческого CSeries по-прежнему преследуют Bombardier и последствия этого могут отразиться на других подразделениях канадской компании, пишет AIN. По мнению президента Rolland Vincent Associates и директора JetNet IQ Роллана Винсента, одним из пострадавших может стать подразделение бизнес-авиации.

Bombardier уже задерживается с программой Global 7000 на два года, ввод в строй запланирован до 2018 года, также было объявлено об увольнении 1750 работников из-за сокращения производства Global 5000 и 6000. А на днях Airbus и Bombardier подтвердили, что исследуют определенные возможности

для ведения совместного бизнеса. По информации Reuters, канадская компания предложила контрольный пакет акций в проекте CSeries. Подробных комментариев от компаний пока нет.

При том, что в этих решениях канадская компания учла свое развитие и рыночные условия, Винсент считает, что также слабые финансовые показатели вписываются в предпринимаемые Bombardier шаги. «Эти события будут продолжаться до тех пор, пока не будет обеспечено увеличение продаж Cseries, что улучшит баланс», - говорит эксперт, добавив, что отсутствие денежных средств может вынудить к приостановке программы Global 8000, по крайней мере, до тех пор, пока 7000 не выйдет на рынок. Bombardier находится

в ситуации, когда необходимо выделить свои приоритеты и определиться, что важнее CSeries или 7000. В прошлом месяце Bombardier подтвердил, что рассчитывает ввести в строй Global 8000 в 2019 году.

Тем не менее, по мнению Роллана Винсента, эти шаги могут и не затронуть подразделение деловой авиации, так как он считает Bombardier Business Aircraft «жемчужиной» компании. В то же время, бренд Learjet может быть потенциальным кандидатом на продажу, но вряд ли это сможет достаточно существенно изменить финансовую ситуацию в компании. Г-н Винсент также выразил обеспокоенность тем, что текущие проблемы Bombardier скажутся на заказах. И это будет иметь последствия для всей отрасли.



В сентябре европейский трафик опять упал

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в сентябре 2015 года. В первом осеннем месяце текущего года трафик в Европе в годовом исчислении упал на 4,3%. В общей сложности в сентябре было выполнено 72640 рейсов бизнес-авиации (в августе 2015 года – 72182 полета). С начала текущего года активность деловых самолетов в Европе опять вошла в нисходящий тренд и снизилась на 1,4% в годовом исчислении (в августе зафиксировано снижение на 1%).

Великобритания стала самым слабым рынком в этом месяце, потери составили почти 8% в годовом исчислении, или выполнено почти на 800 рейсов меньше. Другими крупными рынками с подобным значительным снижением в течение месяца стали Италия, Испания и Швейцария. Большинство второстепенных рынков в сентябре также были «в минусе», россий-

ский трафик снизился в годовом исчислении более чем на 20%, а активность в турецком направлении снизилась на 11%.

В то же время Франция и Германия показали лишь небольшое снижение, но оба рынка, а также и Великобритания, с начала года пока еще «в плюсе». Западная Европа, являвшаяся относительно устойчивым регионом, снизилась в сентябре на 2%, но пока тоже показывает рост с начала года. В Южной Европе активность резко сократилась, а весь входящий трафик из Ближнего Востока, США, Африки и стран СНГ в годовом исчислении упал.

Ядром снижения в категориях воздушных судов в сентябре стал трафик бизнес-джетов, который снизился на 8%. И, в частности, активность тяжелых самолетов упала на 15%. Также почти на 20% в годовом исчисле-

нии снизились чартеры на тяжелых джетах.

Самолеты Gulfstream приняли на себя основную тяжесть падения в тяжелой категории. Но при этом Gulfstream, а также самолеты других производителей, были более активны в сегменте ультрадальних и суперсредних бизнес-джетов. В то же время активность VLJ снизилась. Также в сентябре снизился трафик турбовинтовых самолетов, но сохранился положительный тренд с начала года. При этом, активность поршневых самолетов выросла в этом месяце, особенно на чартерах.

Почти во всех европейских аэропортах из ТОП-20 в сентябре произошло снижение активности. В Ле Бурже наблюдалось наибольшее падение, но также существенно снизился трафик бизнес-авиации в Чампино, Фарнборо и Внуково. В то же время в Биггин Хилл и Оксфорде наблюдался рост.

Исполнительный директор WINGX Advance Ричард Кое комментирует: «Активность бизнес-авиация в Европе испытала в сентябре месяце рецидив. Снижение на рынке СНГ по-прежнему подрывает отрасль, но, кроме того, в сентябре активность значительно упала в Великобритании, Швейцарии, Италии и Испании. Это может отражать нестабильную ситуацию на финансовых рынках и неясность перспектив мировой экономики, что особенно заметно в последние пару месяцев. Летний сезон также в этом году был менее активным, чем обычно. В то же время еще есть несколько «светлых пятен». Трафик в ультрадальнем сегменте продолжает расти, а суперсредние бизнес-джеты активизировались с появлением новых самолетов. Также джеты Phenom пользуются большим спросом».

WINGX Business Aviation Monitor



Airfix Aviation уходит в историю

За неполный месяц финский бизнес-оператор Airfix Aviation потерял несколько ключевых клиентов. Владельцы воздушных судов, после весьма неприятного инцидента с попаданием Airfix Aviation в санкционный список США, предпочитают новые, более безопасные управляющие компании. Так, в сентябре из свидетельства эксплуатанта были выведены, как минимум, шесть бортов: Bombardier Global XRS/5000, Dassault Falcon 7X/2000EX/900EX EASy/900LX (OH-TNF, OH-MAL, OH-FOX, OH-FFF, OH-FFE, OH-GPE). Джеты уже эксплуатируются в Luxaviation Group (Abelag Aviation), DC Aviation и Avcon Jet. При этом, собственный парк Airfix Aviation пока «не тронут».

Получить официальные комментарии от Airfix Aviation BizavNews не удалось, как в России, так и в Финляндии. Как рассказал BizavNews источник близкий к теме, в ближайшие несколько недель Airfix Aviation официально сообщит о закрытии. «Нами были проведены ряд переговоров с клиентами, в результате которых, практически, весь управляемый парк был передан в другие компании. Мы до последнего остаемся с нашими клиентами и хотим закрыть все текущие контракты с минимальными издержками для наших заказчиков», сообщил он.

Напомним, что в августе 2015 года власти США ввели ограничительные меры в отношении российских компаний и граждан, которые, по данным Вашингтона, задействованы в схемах по обходу введенных ранее антироссийских санкций. В Министерстве финансов США расширение черного списка объяснили необходимостью обеспечить «эффективность» действующего режима санкций. В новый санкционный список попали 11 физических и 15 юридических лиц, включая родственников и деловых партнеров Геннадия Тимченко и Бориса Ротенберга, Ижевский механический завод, концерн «Ижмаш», ряд торго-

вых портов в Крыму, «дочки» ВЭБа и «Роснефти». Но самое интересное, что в этот список попал и финский бизнес-оператор Airfix Aviation, ранее принадлежащий Volga Group (компания, управляющая активами Геннадия Тимченко). Однако в апреле 2014 года, как следует из официального заявления Volga Group, компания вышла из капитала Airfix Aviation, где ей принадлежало 99%. Однако, по мнению аналитиков, в США считают, что сделка была подставной, и что

на самом деле бенефициаром Airfix Aviation по-прежнему является Тимченко.

За последний год Airfix Aviation продолжала оставаться крупнейшим оператором Финляндии с суммарным парком в 14 бизнес-джетов, включая Falcon 7X/900LX/2000EX EASY, Global XRS/5000/6000 и G450/550/650. Airfix Aviation имеет два головных офиса в Хельсинки и Женеве.



Бизнес-авиация готовится к ЧМ 2018 по футболу

Состоявшийся 2-3 октября Международный инвестиционный Форум Сочи-2015 затронул огромное количество тем и вопросов. Одна из дискуссий – «Три года до Чемпионата мира по футболу. Как готовы города России?» - была посвящена грядущему Чемпионату мира по футболу, до которого России осталось меньше трех лет. Развитие инфраструктуры и логистики ЧМ-2018 обсудили участники дискуссии, среди которых были министр спорта Виталий Мутко, замминистра транспорта Николай Асаул, представитель УК «Аэропорты регионов» Юрий Моисеев. Jets.ru обратился с вопросом к собравшимся: Какие меры принимаются в отношении развития инфраструктуры бизнес-авиации в России в преддверии чемпионата?

Отвечая на вопрос, Виталий Мутко отметил, что существует ряд опасностей в этой области. Важно не допустить перегрузки авиаузла, на подобие того, что случился на его глазах, во время финального матча ЧМ-2014 в Бразилии. Тогда из-за огромного количества чартерных рейсов, включая частные самолеты, и бортов официальных делегаций, возникли большие сложности, которые привели многочасовым задержкам в прилете и отлете. Этого российский оргкомитет уже сейчас планирует как избежать.

Есть и другая, по словам главы минспорта, опасность: «Владельцы терминалов частной авиации поднимают цены, штрафы за опоздание и прочее. И нам в ходе Олимпийских игр в Сочи приходилось на это обра-

щать внимание. Они хотят разом вернуть все вложения: лучше три самолета по такой цене, чем двадцать - по другой, дешевле. Но это находится все в поле урегулирования, и мы этоотрегулируем!»

В этом же ключе выступил замминистра транспорта Николай Асаул: «На одном из штабов поднималась тема тарифов. Хотя пассажиры бизнес-авиации достаточно состоятельные люди, но они тоже умеют считать деньги и привыкли это делать. Поэтому они тоже хотели бы, чтобы тарифы были разумными». Он заверил все заинтересованные стороны, что подготовлен, по поручению В.Л. Мутко, соответствующий законопроект, касающийся тарифообразования в период ЧМ-2018. И здесь будет особое внимание обращено на попытки некоторых собственников и структур, которые пытаются за этот короткий период окупить инвестиции в инфраструктуру бизнес-авиации, но что негативно сказывается на привлекательности аэропортов.

Со стороны федеральных властей ведется масштабная работа по подготовке аэропортов, включая строительство и обновление ВПП, рулежных дорожек и прочие объектов, в том числе в интересах деловой авиации. Но тем не менее самым главным вопросом остаётся то количество мест, которое необходимо зарезервировать за бизнес-джетами в рамках ЧМ-2018 по оценкам российского Оргкомитета. «Его нельзя сбрасывать со счетов, потому что бизнес-авиация уже обязательный атрибут события мирового уровня. Мы должны быть к этому готовы», - заявил в заключение Николай Асаул.

Источник: пресс-служба Клуба «Бизнес Авиация»



Фото: Дмитрий Петровиченко