



На минувшей неделе ряд крупных аналитических агентств опубликовал исследования рынка бизнес-авиации, вернее основных процессов, которые происходили на нем в прошлом году. Наиболее интересный отчет представил банк UBS, и касался он наиболее востребованных самолетов в последние несколько лет. Так специалисты UBS пришли к выводу, что индекс рыночных условий отрасли снизился на 13%, достигнув самого низкого уровня с конца 2009 года. Индекс малоразмерных самолетов остается пока самым сильным, но в декабре он снизился на 11%. Бизнес-джеты с большими салонами показали самый слабый результат, индекс в этом сегменте упал на 17%.

В середине недели нас порадовали известия от компании Comlux, которая закончила 2015 год действительно на мажорной ноте. Comlux Transactions, входящая в группу Comlux, официально подтвердила факт покупки трех новых Airbus ACJ320neo. Ожидается, что новые самолеты будут поставляться заказчику в «зеленом» варианте, начиная с 2019 года. В 2015 году Comlux заключил пять контрактов с частными лицами на управление пятью самолетами.

И еще одна интересная новость, с которой мы хотели бы поделиться. И хотя она напрямую не относится к нашему сегменту, мы действительно горды, что стали информационными партнерами уникального авиашоу Rixheim-Habsheim-2016. Организаторы его называют «самым историческим» на территории «старушки» Европы. Пожалуй, что с ними можно согласиться, ведь когда смотришь список самолетов, по коже пробегают «мурашки», а впечатление еще больше усиливается от мысли, что все они летают.



Falcon 5X задержится на два года

Dassault подтверждает двухлетнюю задержку программы. Основная проблема – двигатели Snecma Silvercrest

стр. 22



Частные самолеты возьмут на контроль

Некоммерческие операторы, базирующиеся в Европе более 6000 частных бизнес-джетов и турбовинтовых двухдвигательных самолетов, во многом не готовы к новым правилам EASA Part-NCC

стр. 23



Сеть «Хелипорты России» растет

Сеть вертолетных центров «Хелипорты России» в России может увеличиться в 10 раз к 2020 г. – до 100 комплексов

стр. 24



Недооцененный рынок

Финляндию вряд ли можно причислить к странам с бурным ростом бизнес-перевозок, скорее наоборот – для Suomi этот сегмент просто дополнение к хорошо развитому авиационному сообщению

стр. 25

Gulfstream G650



«Пулково-3» – в пятерке рейтинга Avinode

Санкт-петербургский Центр Бизнес Авиации «Пулково-3» (управляется компанией «ДжетПорт СПб») по итогам января 2016 года занял пятое место в рейтинге самых востребованных аэропортов Европы по версии Avinode. «Пулково-3» смог обойти аэропорты Ниццы, Цюриха и «вечного конкурента» лондонский Фарнборо. Совсем немного «Пулково-3» отстал от парижского Ле Бурже. Первую тройку аэропортов возглавили московский «Внуково-3», лондонский Лутон и женеvский Cointrin.

Система Avinode запущена в 2002 году. Сейчас в системе Avinode зарегистрировано более 300 операторов воздушных судов по всему миру, постоянно обновляющих информацию о доступности и ценах по 3500 самолетам более чем 150 фрахтовых брокеров. При помощи Avinode брокеры могут взаимодействовать с эксплуатантами в реальном времени. Информация от операторов обновляется в системе Avinode каждые 5 минут. Еженедельно компания составляет

символический рейтинг по 25 наиболее востребованным аэропортам Европы.

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

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



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

Jet Friends Club открыт

29 января состоялась первая встреча Jet Friends Club, первого в истории индустрии бизнес-авиации неформального сообщества профессионалов отрасли. В спорт-баре РАДИО СИТИ собрались представители авиапроизводителей, авиакомпаний, ВИП-портов, брокеры, профильные журналисты. Здесь, в рамках товарищеского покерного турнира, в атмосфере азарта и ярких эмоций определился победитель. Им стал Кирилл Петрунин, представитель Capital Jets, выигравший финал.

Jet Friends Club стал долгожданным проектом, реализованным по инициативе компании Jet24, позво-

ляющим собраться всем в формате джентльменского клуба. Теперь вся российская бизнес-авиация получила приватную, но одновременно открытую площадку для свободного обмена новостями и мнениями в неформальной атмосфере.

JFC планирует проводить товарищеские встречи, которые будут проходить раз в два месяца, и предоставлять разнообразный активный отдых в формате турниров по покеру, гольфу, бильярду и других интерактивных развлечений. К вступлению в Клуб приглашаются все профессионалы индустрии бизнес-авиации!





**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

Прикоснись к истории

Сентябрь потому и называют бархатным месяцем в Европе, что это время можно провести с пользой и немного расслабиться. 10 и 11 сентября на живописном аэродроме в местечке Rixheim (Aéroclub De Mulhouse), который расположен в 10 минутах езды от международного аэропорта Базеля (EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg), состоится уникальное авиашоу Rixheim-Habsheim-2016. Организаторы называют его «самым историческим» на территории «старушки» Европы. Пожалуй, что с ними можно согласиться, ведь когда смотришь список самолетов, по коже пробегают «мурашки», а впечатление еще больше усиливается от мысли, что все они летают.



Организаторы не остановились на стандартном сценарии авиашоу. Чтобы мероприятие стало незабываемым, и каждый гость смог «проникнуться историей», организаторы Rixheim-Habsheim 2016 призвали на помощь лучших пиротехников. 16 часов летного времени, воздушные бои, сбитые противники – история военной авиации проплывет перед глазами многочисленной публики.

В воздушных баталиях примут участие легендарные P-51D Mustang, Як-9У, Як-3, T6 Zero, SNJ-5, Hydravion Catalina, Patrouille Reva, Pilatus P3, Nieuport 28, P3801 Morane Saulnier 317, Messerschmitt BF108, Klemm 35, Grumman Avenger, Bleriot XI и многие другие. Публику периодически будут развлекать Patrouille de France и пилоты на Dassault Rafale. Многие самолеты будут представлены впервые для широкой публики. В заключительный день авиашоу Rixheim-Habsheim-2016 организаторы проведут уникальное пиротехническое шоу, соединение музыки и света, одно из лучших во Франции и возможно в Европе.

Здесь же на территории аэропорта будут представлены стенды ведущих компаний в области авиационного строительства, частные летные школы, операторы услуг авиации общего назначения. Мероприятие проводится при поддержке Dassault Aviation, Airbus Group, France Air Force и наших партнеров из 50 SkyShades (50skyshades.com). Зарезервировать свое участие и получить оптимальные предложения можно уже сейчас, отослав свой запрос на info@50skyshades.com

BizavNews является информационным партнером Rixheim-Habsheim-2016.



УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Большие джеты попали в стагнацию

Продолжающееся ослабление рыночных перспектив бизнес-джетов с большими салонами приводит рынок деловой авиации к новым посткризисным минимумам. Об этом говорится в последнем исследовании UBS Business Jet Market Index. Банк UBS ввел индекс рынка деловой авиации для отслеживания изменений рыночных условий на основе исследований оценки интереса клиентов, ценообразования, 12-месячного прогноза, запасов на вторичном рынке и готовности клиентов покупать самолеты.

В соответствии с последним исследованием обобщенный индекс снизился на 13%, достигнув самого низкого уровня с конца 2009 года. Индекс малоразмерных самолетов остается пока самым сильным, но в декабре он снизился на 11%. Бизнес-джеты с большими салонами показали самый слабый результат, индекс в этом сегменте упал на 17%.

Рынок Северной Америки остается сильным, все еще демонстрируя позитивные сигналы. Но в дека-

бре здесь зафиксировано снижение индекса на 10%. Латинская Америка демонстрирует улучшение, но остается одним из самых слабых рынков по индексу UBS. Рыночные условия продолжают ухудшаться и в Азии – снижение на 15%, в то время как Ближний Восток подрос на 3%.

Эксперты UBS констатируют, что 61% респондентов сообщили о «существенном негативном влиянии» от слабости на развивающихся рынках и девальвации валюты. 65% участников опроса считают, сегмент самолетов с большими салонами наиболее пострадал на развивающихся рынках и от девальвации валюты, и только 12% указали в пострадавших малоразмерные бизнес-джеты.

Как считают исследователи UBS, результатом слабости сегмента крупногабаритных самолетов станет то, что General Dynamics будет снижать свою ставку в общем бизнесе на Gulfstream.



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

Signature запустила FBO в Силиконовой долине

В понедельник, 25 января, компания Signature Flight Support отпраздновала торжественное открытие своего новейшего FBO в самом сердце Силиконовой долины в Mineta San Jose International Airport. Провайдер утверждает, что это самый большой в мире FBO – объект построен на 29 акрах (11,7 га), которые компания взяла в аренду на 50 лет. В скором времени перрон площадью 74800 кв.м. (18,5 акров) будет введен в эксплуатацию и примет первые самолеты, которые прилетят на Super Bowl 50 в соседнем Сан-Франциско, что даст прирост около 150 бизнес-джетов.

Новый объект имеет семь ангаров общей площадью 22300 кв.м., один из которых (5574 кв.м.) способен вместить два Boeing 767. В дополнение к просторному вестибюлю в виде атриума, FBO имеет 930 кв.м. офисных площадей, выделенную станцию ГСМ, два конференц-зала (один с собственной гостиной), две приватных комнаты с холлом, а также классы для подготовки экипажей. Дизайн «схема сада» в откры-

той гостиной рядом с вестибюлем имитирует форму объединенного контура, что подтверждает связь комплекса в Силиконовой долиной.

Это первый FBO Signature Flight Support, построенный с нуля на пустом месте. В ноябре прошлого года он был открыт во временном режиме. Новый FBO стоимостью \$82 млн. был разработан в сотрудничестве с Blue City Holdings для частных самолетов учредителей компании Google, которая является одним из якорных арендаторов.

«Это кульминация многих лет, в течение которых Signature пытается присутствовать в Силиконовой долине», - говорит президент и главный операционный директор Signature Flight Support Мария Сэстр. «Мы здесь на долгие годы. Мы вкладываем в эту экономику. Мы создаем рабочие места. Мы привозим влиятельных бизнес-лидеров в Сан-Хосе. Это лицо в Сан-Хосе сегодня».





FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

**НОВЫЙ ЦЕНТР
БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ**

ОТАПЛИВАЕМЫЙ АНГАР
ВМЕЩАЕТ ДО 5 ВВJ's



БУТИК-ТЕРМИНАЛ



ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ!

www.riga.aero

Спрос на G650 по-прежнему высокий

Спрос на ультрадальний G650 по-прежнему остается достаточно стабильным, и эта тенденция сохранится, как минимум два года, считает генеральный директор General Dynamics Феба Новакович. Выступая на ежегодной телеконференции по итогам 2015 года, г-жа Новакович особо отметила позитивную динамику в верхнем сегменте, который менее всего пострадал в прошлом году, хотя она отметила, что показатели Gulfstream существенно разнятся с цифрами коллег. Комментируя производственные результаты прошлого года, г-жа Новакович остановилась на увеличении поставок G650 и его ультрадальней версии ER. Пик поставок новых машин пришелся на вторую половину 2015 года. Производство же новых машин в 2016 году будет существенно увеличено, тем самым производитель сократит свои «болезненные» двухгодичные слоты на поставку.

В то же время г-жа Новакович отметила, что ситуация с другими моделями (G450 и G550) не столь

радужная. «Из-за падения спроса на протяжении последних семи-восьми кварталов мы постепенно сокращаем производство G450. Аналогичная ситуация и с G550, хотя темпы снижения производства здесь значительно меньше. В этом нет ничего страшного, так как наша компания готовится к переходу на новую линейку G500 и G600 (первые поставки клиентам), которая будет запущена в 2018 и 2019 гг. соответственно».

В целом в 2015 году Gulfstream Aerospace поставил 112 самолетов с большими кабинами и 35 среднеразмерных G280 и G150. При этом производство G280 в текущем году также будет увеличено. В 2014 году эти цифры составляли 115 и 29 самолетов соответственно.

В целом же прогноз на 2016 год немного пессимистичный. По словам Новакович, компания рассчитывает передать заказчикам 104 G650/G550/G450 и 34 G280/G150.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION

Представляем совершенно новый

G650

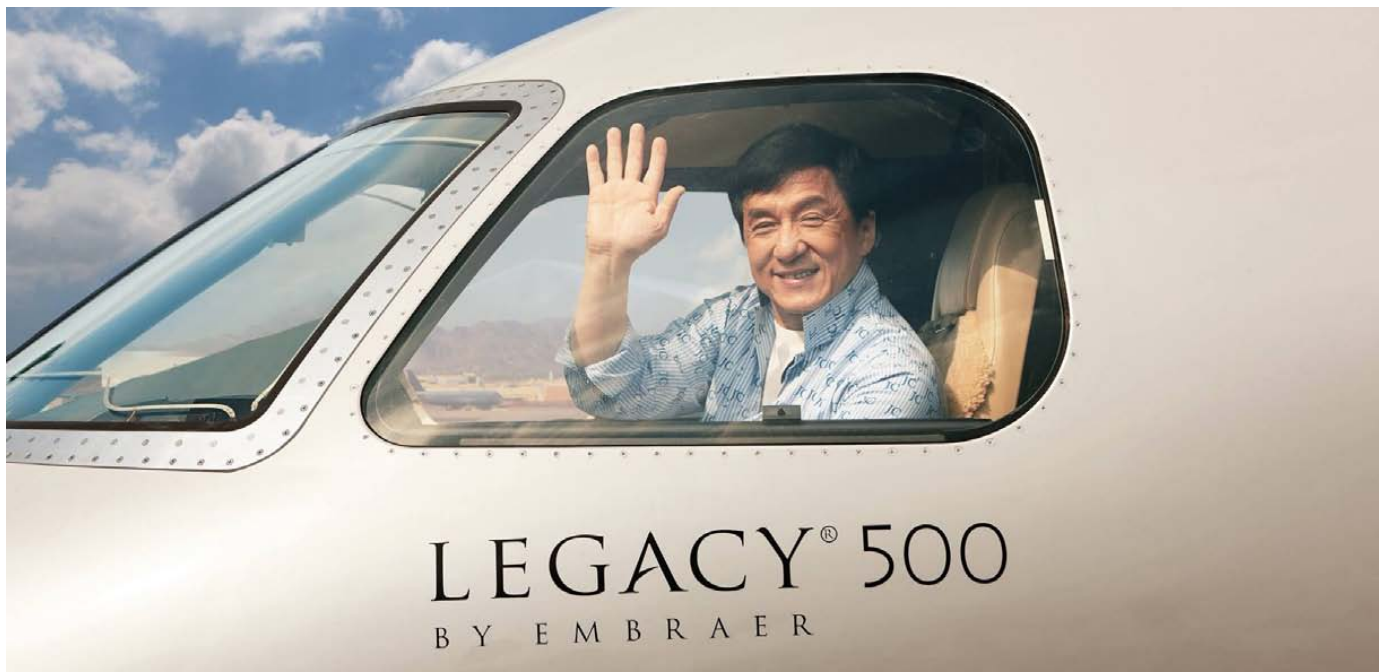
Джеки Чан получил Legacy 500

Известный актер и кинорежиссер, а по совместительству и посол Embraer, Джеки Чан получил новый бизнес-джет бразильского авиапроизводителя – Legacy 500.

«Эта поставка очень важна для Embraer Executive Jets (дочерняя компания по производству деловых самолетов Embraer), потому что она еще более укрепит тесные партнерские взаимоотношения между Китаем и Embraer. Мы очень рады, что именно Джеки Чан стал первым владельцем нашего нового самолета в Китае. Legacy 650, который мы поставили Джеки в 2012 году, стал для него настоящим летающим офисом в многочисленных межконтинентальных перелетах. Теперь же Legacy 500 позволит ему также в комфортных условиях путешествовать

на более короткие расстояния», - комментируют в Embraer.

Legacy 500 представляет собой совершенно новую разработку, и унифицирован на 95% с меньшим Legacy 450. На самолете устанавливается авионика Pro Line Fusion компании Rockwell Collins. Кроме того, он имеет электродистанционную систему управления (fly-by-wire). Практическая дальность полета Legacy 500 с двумя пилотами и четырьмя пассажирами на борту составит 3000 морских миль (5500 км), максимальная высота полета – 45000 футов (13,7 тыс. м), крейсерская скорость – 0,82М. Максимальная вместимость бизнес-джета составит два пилота и 12 пассажиров. Каталожная стоимость Legacy 500 составляет более \$19 млн.




 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



Санитарная авиация в фокусе

Весной этого года в Москве откроет двери Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2016. Помимо презентаций и демонстраций новинок вертолетостроения, выставка направлена на обсуждение актуальных для отрасли тем. Регулярным мероприятием с 2012 года в рамках выставки является международная научно-практическая конференция «Санитарная авиация и медицинская эвакуация». Конференция охватывает широкий перечень вопросов по темам развития санитарной авиации, медицинской эвакуации и совершенствованию авиационно-спасательных технологий.

В конференции традиционно участвуют представители государственных органов власти, специалисты медицинских организаций различных форм собственности с опытом медицинской эвакуации пациентов по воздуху, гражданские и военные пилоты медицинских и поисково-спасательных вертолетов, а также компании, участвующие в разработке, производстве и сертификации авиационной и медицинской техники.




И в условиях современных мегаполисов, и в регионах с недостаточно-развитой транспортной инфраструктурой, вертолет позволяет экстренно эвакуировать пациента в медицинское учреждение в течение «золотого часа», проводить оперативную перевозку пациентов, а также быстро доставлять медицинский персонал туда, где он необходим. Современные медико-эвакуационные вертолеты оснащаются специализированным медицинским оборудованием, которое позволяет проводить медико-реанимационные работы прямо в воздухе.

Польза применения вертолетов в качестве «скорой помощи» оценена во всем мире, а в России вопросы развития применения медицинских вертолетов поднимаются на самых высоких уровнях. Конференция «Санитарная авиация и медицинская эвакуация» на выставке HeliRussia проводится при поддержке Минпромторга России и выступает открытой дискуссионной площадкой для обсуждения обширного комплекса вопросов развития санитарной авиации в нашей стране.

Формат дискуссии и междисциплинарный подход продолжают привлекать на конференцию профессионалов самых разных специальностей. Организаторы приглашают всех заинтересованных специалистов принять участие в работе конференции и приветствуют предложения по проведению тематических докладов, презентаций и выступлений.

Конференция «Санитарная авиация и медицинская эвакуация – 2016» пройдет в дни выставки на площадке в МВЦ «Крокус Экспо». 19 мая с 12:00 до 17:00 состоится пленарное заседание, а 20 мая с 10:00 до 12:00 запланировано проведение круглого стола.

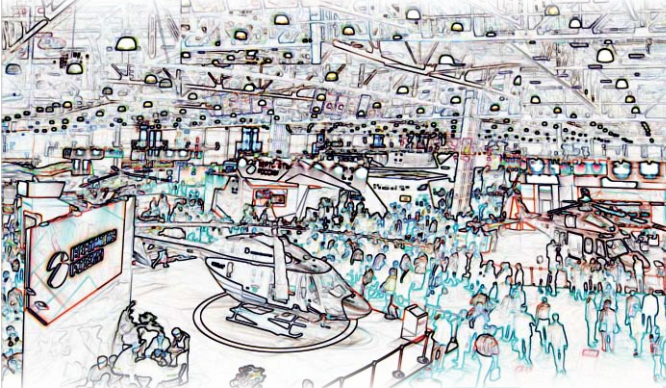
19 – 21 мая
КРОКУС ЭКСПО




HELIRUSSIA

**9-я Международная выставка
вертолетной индустрии**

2016




Организатор:




МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

При поддержке:



АВИ
АССОЦИАЦИЯ
ВЕРТОЛЕТСТРОИТЕЛЕЙ

Устроитель:



РВС
РУССКИЕ
ВЫСТАВОЧНЫЕ
СИСТЕМЫ

Первые «российские» H135 будут собраны через год

Стали известны даты поставок первых вертолетов Airbus Helicopters H135, собранных на АО «Уральский завод гражданской авиации» (УЗГА, входит в госкорпорацию «Оборонпром»). Как сообщают в департаменте информационной политики губернатора Свердловской области, первые четыре машины будут собраны лишь в 2017 году, вопреки сообщениям ряда СМИ. Кроме этого неизвестно, ограничится ли УЗГА только партией из четырех машин.

На прошлой неделе УЗГА и компания Airbus заключили в Москве лицензионный договор на производство в России вертолетов Airbus Helicopters H135 (ранее EC135). Кроме того, председатель совета директоров УЗГА Артур Штанков и исполнительный вице-прези-

дент Airbus Helicopters H135 Доминик Модэ подписали контракт на поставку уральскому заводу 4 комплектов для сборки вертолетов Airbus Helicopters H135. Еще два соглашения УЗГА подписал с французской компанией Turbomeca. В соответствии с ними УЗГА будет собирать двигатели Arrius B2BPlus для Airbus Helicopters H135 и производить технический ремонт силовых агрегатов.

В серийное производство вертолет H135 был запущен в 1996 году. С тех пор Airbus Helicopters поставил клиентам со всего мира более тысячи вертолетов этого семейства. В России в настоящее время эксплуатируется чуть менее двадцати H135. Самым крупным оператором является «Газпромавиа» (восемь машин).



Фото: Дмитрий Петроченко



НИКА
РОССИЯ



Производство ювелирных часов по индивидуальным заказам
+7 495 988 73 33 доб. 1295

Global Jet Capital завершила приобретение портфеля GE

Компания Global Jet Capital полностью завершила приобретение лизингового портфеля корпоративных самолетов GE Capital Corporate Aircraft в Северной и Южной Америках.

Компания, базирующаяся в Бока-Ратон, штат Флорида, основана в 2014 году SO Capital Partners, Blackstone в партнерстве с Franklin Square Capital Partners и Carlyle Group, а также AE Industrial Partners. Global Jet Capital нацелена на финансирование самолетов для частного, корпоративного и правительственного использования.

Хотя большинство самолетов, финансируемых компанией, базируются в США и Канаде, Global Jet

Capital наблюдает явные признаки потенциала роста в Центральной и Южной Америках.

Исполнительный директор компании Шон Вик отмечает Бразилию и Мексику как страны с перспективами в этом сегменте. В них эксплуатируется флот из 330 и 570 бизнес-джетов, соответственно, в том числе 30 воздушных судов уже финансируемых Global Jet Capital. Также компания отмечает, что это сформированные рынки с хорошей инфраструктурой.

«Во многих регионах сокращается количество источников финансирования, так что это открывает значительные возможности для нас и позволяет выйти на рынок и предложить финансовые решения», - заключает Шон Вик.



С заботой
о вас
в небе
и на
земле

Бизнес авиация
из самого сердца
Европы



UPPERTWO

Avia / Travel concierge



Elit | Avia

+7 495 201-37-55
charter@uppertwo.com
concierge@uppertwo.com
elitavia.com

Вертолетам закроют небо над Нью-Йорком

Мэр Нью-Йорка Билл де Блазио официально объявил о существенном сокращении вертолетного трафика над центром города. Новые поправки вступят в силу 1 января 2017 года и коснутся туристических вертолетных компаний. По заявлению де Блазио речь идет о 50% всех «туристических рейсов».

Особую «заботу» мэра операторы могут ощутить уже в апреле текущего года, когда будет урезан трафик по воскресным дням. А в июле и октябре вступят в силу более жесткие ограничения с реальным сокращением в 20%. Оставшиеся 10% «урезут» в январе 2017 года. Прежде всего новые правила коснутся полетов из Downtown Manhattan Heliport, где базируются пять крупнейших операторов города: Liberty Helicopters, Helicopter Flight Services, Manhattan

Helicopter, New York Helicopter Charter и Zip Aviation.

Операторы уже подсчитывают будущие убытки, но сдаваться не собираются. По их мнению, такие причины, как излишний шум, не имеют серьезных обоснований, и они уже готовятся к судебным тяжбам.

«Мэр Нью-Йорка посчитал себя хозяином всего города, но мы так просто не сдадимся. Речь идет о серьезном бизнесе и сотнях американцев, которые работают в этой индустрии. Полет над таким огромным мегаполисом, как Нью-Йорк, сидя в кабине комфортабельного вертолета, — незабываемое впечатление на всю жизнь, мы не хотим лишать гостей нашего города этой радости», — комментирует глава Мэтт Зукарро из международной вертолетной ассоциации.

Как прокомментировали BizavNews в Manhattan Helicopter, стандартная вертолетная экскурсия над Нью-Йорком длится в районе 20 минут и обойдется примерно в 150 долларов за каждого (плюс 30 долларов сбор за безопасность). За эти деньги шесть пассажиров вертолета облетят Статую Свободы, увидят знаменитые небоскребы «Empire State Building» и «Chrysler», посмотрят на городскую гавань, мост имени Джорджа Вашингтона и Центральный Парк на Манхэттене. Кстати, над самим островом полеты запрещены – вертолет пролетит над рекой Гудзон. «Если же хочется романтики и уединения, то аналогичная прогулка на двоих будет стоить около 1000 долларов. А если увеличить сумму в четыре раза, то вертолет может доставить к знаменитым казино в Атлантик-Сити и вернуть обратно».



«Летающая парта» Phenom 100 нарасхват

Бразильский авиапроизводитель Embraer и Военно-воздушные силы Соединенного Королевства подписали контракт на поставку пяти самолетов Phenom 100, предназначенных для подготовки пилотов. За последние шесть месяцев – это третий крупный заказ на Phenom 100, который планируют использовать в качестве самолета для начальной подготовки. Вслед за крупнейшей авиакомпанией Ближнего Востока Etihad, свое желание приобрести бизнес-джеты Embraer Phenom 100E в качестве самолетов для начальной подготовки пилотов изъявила и Emirates. В конце прошлого года Emirates Flight Training Academy и Embraer Executive Jets подписали твердый контракт на поставку десяти самолетов Phenom 100E и опцион на пять аналогичных машин. Поставки планируется начать в 2017 году.

По мнению президента и исполнительного директора Embraer Executive Jets Марко Тулио Пеллегрини, Phenom 100E оказался идеальным самолетом для авиационных школ благодаря высокой надежности, производительности и низкой стоимости эксплуатации.

Phenom 100 был создан бразильской компанией Embraer и впервые поднялся в небо 26 июля 2007 года. В начале проектирования расчетная максимальная дальность полета Phenom 100 составляла 2148 км, во время сертификационных испытаний была получена величина 2182 км с 4 пассажирами и резервами топлива по NBAA IFR. Для взлета при максимальном взлетном весе самолету требуется полоса длиной 953 м, а в расчетах фигурировала величина 1037 м. Скороподъемность при повышенных температурах окружающей среды также превзошла расчетные значения. Посадочная дистанция по результатам сертификационных испытаний составляет 823 м, что на 92 м меньше расчетной величины. Оснащенный двумя двигателями PW617F-E, самолет Phenom 100 по топливной эффективности также превзошел расчетные значения, на 3,6% на длинных маршрутах. Истинная воздушная скорость также оказалась выше расчетной. Самолет сертифицирован без ограничений, он способен летать днем и ночью, в условиях обледенения. В самолете установлен полностью интегрированный набор бортового радиоэлектронного оборудования Garmin 1000.



PILATUS

PILATUS PC-12NG
обновленная модель 2016 года

528 км/ч	3417 км
Максимальная скорость	Максимальная дальность

NESTEROV AVIATION
Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12
sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

JET PARTNERS приглашает в горы

Недавно мы рассказывали о том, что российская компания JET PARTNERS вывела на рынок новую услугу «Частный самолет по цене бизнес-класса». Компания радует клиентов продолжением цикла доступных рейсов на горнолыжные курорты, в частности, запуском дополнительного чартера на самолете Boeing Business Jet (56 мест) в Куршевель:

- 5 марта 10.00 Внуково-3 – Шамбери
- 12 марта 14.00 Шамбери – Внуково-3

Стоимость перелета, как обычно, сопоставима со стоимостью билета бизнес-класса регулярных авиалиний, но при этом услуга оказывается, безусловно, в соответствии со всеми стандартами бизнес-авиации. Так цена одного билета составит 4800 евро туда/обратно, 2400 евро в одну сторону. Для детей предусмотрены скидки (малыши до двух лет путешествуют бесплатно), а партнеры получают комиссию 7%.

На этот раз в компании появился приятный бонус для брокеров бизнес-авиации и партнеров: возможность бесплатного перелета вместе со своими пассажирами на борту.

Как комментируют в JET PARTNERS, эти рейсы совершенно не похожи на обычный перелет на бизнес-джете, когда пассажир получает только перелет, искусственную улыбку экипажа и строго регламентированный набор услуг. «Имея колоссальный опыт организации больших корпоративных чартеров, на которых в обязательном порядке летают наши представители с целью контроля качества, мы делаем все, чтобы каждый пассажир был счастлив, а стюардессы – учитывали все детали и пожелания. Иногда даже прибегаем к услугам шеф-повара и профессионального сомелье на борту».

Самое ожидаемое событие года для частных пилотов России

21-28 мая 2016 года на базе авиационного учебного центра «Аэроклуб Истра» состоится курс безопасного пилотирования (Safety Course) шеф-пилота компании Robinson Тима Такера. Пройти этот курс будет полезно и интересно, как молодому пилоту, так и опытному вертолетчику.

Safety Course состоит из двух дней теории, письменных тестов (для всех желающих) и летной практики (только для пилотов, имеющих свидетельство установленного образца).

Первый день теории общий для всех слушателей, второй день отдельный: для пилотов R44 и R66. На летной практике (1 час) демонстрируются все рас-



смотренные в теоретической части особые случаи. Участие в Safety Course платное. Можно приобрести как весь курс, так и только теоретическую часть. Действуют скидки при ранней оплате. Членам клуба предоставляется дополнительная скидка.

Записаться на курс безопасного пилотирования и получить более подробную информацию можно по тел. +7(903) 129-51-54 или по e-mail aviamarket@vertolet.ru.

Чем участие в Safety Course в «Хелипорт Истра» выгодно:

- нет необходимости ехать в США
- на теоретических занятиях будет профессиональный переводчик, презентационные материалы переведены на русский
- на практической части, при необходимости, в вертолете может находиться инструктор со знанием английского языка
- график курса удобен всем! Групповые занятия по теории пройдут в выходные дни, а время проведения практического занятия можно выбрать самостоятельно! Таким образом, участники курсов смогут оптимально спланировать свое время.

Компания Robinson Helicopter запустила Safety Course в 1982 году в целях снижения аварийности полетов на вертолетах.

В России Safety Course организует компания «Хелипорт Истра» (проводится с 2005 года). Это важнейшее событие для всех частных пилотов нашей страны. Проведение столь значимого мероприятия на базе «Аэроклуб Истра» подтверждает статус сети «Хелипорты России» в качестве лидера в области обеспечения безопасности полетов на вертолетах.

Boeing поставил 8 деловых самолетов

В прошлом году Boeing Business Jets (подразделение корпорации Boeing по производству деловых самолетов) передал заказчикам восемь самолетов в «зеленом» варианте. Речь идет о пяти Boeing 737 BBJ и трех BBJ 747-8. Еще одиннадцать самолетов заказчики получили из центров комплектации. Годом ранее, Boeing Business Jets поставил заказчикам десять самолетов, включая четыре BBJ787-8, один BBJ777-200LR, два BBJ2 и один BBJ1 (без учета лайнеров, переданных из центров комплектации).

По словам президента BBJ Дэвида Лонгриджа, 2015 год стал достаточно успешным для производителя. «И это не предел. В настоящее время мы выходим на финальную стадию обсуждения деталей будущих контрактов с несколькими клиентами. Ставка на BBJ MAX уже оправдывает себя. Самолет достаточно хорошо продается, и мы имеем в портфеле заказов девять клиентов».

В ноябре 2012 года в рамках ежегодной выставки NBAA 2012 Boeing Business Jets презентовал широкой публике самолет BBJ MAX 8. Этот самолет создан на основе новейшего 737 MAX. Новый лайнер станет первым самолетом семейства BBJ MAX, которое получит все преимущества новых, более эффективных двигателей LEAP-1B производства CFM International и законцовок «двойное перо», разработанных компанией Boeing. Новые двигатели и законцовки помогут сократить расход топлива на 13% и 1,5% соответственно. На практике такие характеристики позволят достичь дальности полета в 6325 морских миль (11713 км), что более чем на 14% превышает показатели самых передовых современных моделей BBJ2.

King Air 350 помолодеет

Компания Rockwell Collins получила дополнительный сертификат типа (STC) FAA на установку авионики Pro Line Fusion на самолетах King Air 350, которые ранее были оборудованы авионикой Pro Line II. Модификация в соответствии с данным STC теперь доступна через уполномоченных дилеров Rockwell Collins.

«Это обновление сразу делает самолет готовым к будущим изменениям в управлении воздушным движением NextGen», - говорит вице-президент и генеральный менеджер по системам для деловых и региональных самолетов Rockwell Collins Крейг Олсон. «Данное решение позволит существенно повысить ситуационную осведомленность, а также имеет экономический смысл, поскольку Fusion, включая автопилот, системы связи и навигации, встраивается

непосредственно в уже имеющееся на борту самолета оборудование Rockwell Collins».

Новое бортовое оборудование включает в себя полный комплект современных электронных систем, а также предусматривает возможность обновления программного обеспечения и интеграцию будущих усовершенствований, таких, как коллиматорный индикатор Collins HGS-3500, система усовершенствованного видения EVS-3000, метеорологический радиолокатор и т.д.

Новая авионика выводит King Air 350 на абсолютно новый уровень приборного оснащения и возросших возможностей, а также увеличивает его стоимость на вторичном рынке.



Рекордный год для Avinco

В 2015 году компания Avinco очередной раз подтвердила лидирующую позицию на рынке ресурсных вертолетов, представляя обширное портфолио и решения, адаптированные под сегодняшний рынок. Avinco – глобальная компания, с активами в Монако, Ирландии, Дубай, Сингапуре, России и США, неуклонно растет, несмотря на различные потрясения в отрасли.

В 2015 году Avinco закрыла 31 сделку по вертолетам на общую сумму более 38 млн евро, восемь из которых – продажи из собственного портфеля в различных странах и по различным типам вертолетов. Об этом BizavNews рассказали в компании. Как отмечают в компании, это лишний раз укрепляет позиции Avinco в качестве мирового лидера на вторичном рынке и обосновывает стратегическое решение расширить свое влияние на ключевых рынках, таких как Юго-Восточная Азия и Россия.

Несмотря на «подавленный» нефтяной рынок, Avinco очень сильно начинает 2016 г. – в январе компания закрыла 5 сделок. В последнее время компания сосредоточилась на решениях для растущего рынка корпоративных и частных клиентов, и предлагает VIP-модели всех марок вертолетов.

В ходе своего развития Avinco продемонстрировала свое понимание глобального рынка и умение адаптировать свои услуги, предлагая клиентам индивидуальные решения в условиях быстро меняющегося рынка. Благодаря обширным связям, Avinco имеет надежные ресурсы для всех участников процесса – покупателей, арендаторов и владельцев воздушных судов, оказывая квалифицированные услуги даже в самых сложных ситуациях.

Boeing начал работы над новым Air Force One

Спустя год после объявления в качестве генерального подрядчика, Boeing формально приступил к работам по контракту, в рамках которого будет заменены нынешние 747-200 «Air Force One» на три модифицированных 747-8.

ВВС США объявили в январе 2015 года о выборе единственным вариантом для платформы борта №1 Boeing 747-8, прекратив спекуляции на тему единственного конкурента Airbus A380. А в пятницу, 29 января, американский производитель получил свой первый контракт в рамках программы ВВС США по замене флота президентских самолетов. Предварительный договор на сумму \$25,8 млн. заключен «для снижения риска по проекту», и предваряет фазу опытно-конструкторских работ, которая начнется в 2017 году.

Ранее руководство Boeing отклонило несколько просьб Пентагона продать технические данные 747-8 третьим лицам, которые хотели бы участвовать в борьбе за контракт по генеральному подряду по системной интеграции, по сути, заблокировав потенциальных соперников.

Одна неназванная компания предложила перепроектировать 747-8, если получит необходимые технические данные и сертификаты. Но, по мнению ВВС, это было бы слишком дорого по сравнению с единственным подрядчиком в лице Boeing. Введение стороннего генподрядчика привело бы к дополнительным дублирующим затратам в размере \$200-400 млн. и к задержке начальной готовности на три года.

Данный контракт является «Фазой 1» предварительного этапа, который будет продолжаться до апреля 2017 года. После этого ВВС намерены перейти к непо-

средственно к разработке. Изначально будут приобретены два 747-8, с возможностью покупки третьего самолета.

Замена трех нынешних президентских самолетов VC-25A является приоритетной задачей для военно-воздушных сил. Сейчас режим их работы такой: два самолета постоянно находятся в режиме ожидания, в то время как третий проходит обслуживание. Представители ВВС говорят, что уровень готовности нынешних самолетов «может упасть до 28% к 2025 году» по сравнению с проектным уровнем в 56% для 747-8.

При этом отмечается, что отсрочка замены президентских самолетов на один год может увеличить расходы на \$255 млн. на ненужное обслуживание и модификации или на \$510 млн. при задержке на два года.



H145 покоряет Тихий океан

Airbus Helicopters впервые поставил легкий многоцелевой вертолет H145 (ранее известный как EC145 T2) в «экзотическую» Папуа-Новую Гвинею. Вертолет был приобретен Pacific Helicopters через Waypoint Leasing.

Первая из трех машин, заказанных оператором, уже прибыла в столицу страны Порт-Морсби, и как ожидается будет задействована для различных миссий, включая медицинскую эвакуацию, обеспечение безопасности и мониторинг. Две другие машины заказчик получит до конца года. Вертолеты собираются на дочернем предприятии производителя в Сиднее (Airbus Group Australia Pacific). Ожидается, что две последние машины будут эксплуатироваться совместно с Министерством природных ресурсов и землепользования страны.

Сейчас парк Pacific Helicopters включает в себя вертолеты Bell 206 L «Long Ranger», Bell 212, Aerospatiale SA 315B «Lama», а также многочисленные модификации популярного семейства Ecureuil (Airbus Helicopters).

По мнению операторов, H145 уже зарекомендовал себя как подлинно многоцелевой вертолет. Его компактный размер, разнообразие вариантов оборудования салона и выдающиеся летные характеристики даже в самых экстремальных погодных условиях открывают массу возможностей для выполнения миссий. Кроме того, H145 используется для транспортировки персонала на морские платформы, а также есть заказы на корпоративную версию, предназначенную для деловых поездок. 4-тонный двухмоторный вертолет H145 был представлен на выставке Heli-Expo-2011 в качестве модели для служб экстренной медицинской эвакуации, поиска и спасения, а также для корпоративных перевозок.

H145 Mercedes-Benz Style долетел до Турции

Airbus Helicopters передал турецкому бизнес-оператору Körfez Aviation (входит в группу Doğuş Group) первый из двух заказанных вертолетов H145 Mercedes-Benz Style. Поставка второй машины назначена на март текущего года. Таким образом, Körfez Aviation стал первым эксплуатантом эксклюзивных H145 в Турции. Körfez Aviation работает на рынке бизнес-перевозок с 2007 года. Парк воздушных судов состоит из бизнес-джетов Gulfstream G550/G450/G280 и вертолетов Bell 407. Новые вертолеты будут задействованы для чартерных рейсов с базированием в Istanbul Atatürk Airport.

В октябре прошлого года Airbus Helicopters предста-

вил обновленную модель H145 Mercedes-Benz Style (ранее платформой был EC145 T2), который, как и его предшественник в аналогичной комплектации, является одним из самых роскошных вертолетов в мире. По крайней мере, об этом говорит производитель и его немецкий партнер. H145 Mercedes-Benz Style был разработан студией Mercedes-Benz Advanced Design Studio в итальянском городе Комо. «Дизайн интерьера вертолета H145 в стиле Mercedes-Benz является отражением уже ставшего классическим языка роскоши Mercedes-Benz и в плане элегантности и комфорта отвечает самым высоким ожиданиям», - отмечает профессор Гордон Вагнер, глава дизайнерского бюро Mercedes-Benz.



География поставок Legacy 500 расширяется

Американский оператор Million Air Dallas приступил к коммерческой эксплуатации 9-местного Embraer Legacy 500. Новый бизнес-джет внесен в свидетельство эксплуатанта оператора и будет базироваться в собственном FBO компании, который был открыт в начале 2013 года в аэропорту города Адиссон (Даллас).

Все работы по техническому обслуживанию само-

лета будут выполняться в базовом комплексе Million Air Dallas. До конца года компания планирует приобрести еще один аналогичный самолет.

Million Air Dallas потратила \$ 4,5 млн. на строительство комплекса, включающего пассажирский терминал, ангары (восемь ангаров для бизнес-джетов различных типов) и собственную топливозаправочную службу. При этом существенно увеличилось

и количество парковочных мест для самолетов. В пассажирском терминале предусмотрен 25-местный конференц-зал, VIP-зал, офисные помещения и лаундж-зона. Всего в этом аэропорту Million Air Dallas базируется 14 самолетов, пять из которых широкофюзеляжные.

В настоящее время в парке компании находятся Gulfstream G650, Global 5000, Gulfstream G450, Gulfstream G-IV SP, Bombardier Global Express, Global 5000, Challenger 850, Challenger 300, Citation Sovereign, Hawker 800XP, Citation Ultra и Citation CJ3.

Million Air Dallas, входящая в Million Air Group, работает на рынке бизнес-перевозок с 1984 года. Основные направления бизнеса: чартерные рейсы, управление воздушными судами и аэропортовая деятельность. Основной рынок компании Million Air Dallas – внутриамериканские направления, которые составляют до 70% общего трафика перевозчика.

Legacy 500 представляет собой совершенно новую разработку, и унифицирован на 95% с меньшим Legacy 450. На самолете устанавливается авионика Pro Line Fusion компании Rockwell Collins. Кроме того, он имеет электродистанционную систему управления (fly-by-wire). Кстати, Legacy 500 является самым маленьким самолетом бизнес-класса, который имеет ЭДСУ. Практическая дальность полета Legacy 500 с двумя пилотами и четырьмя пассажирами на борту составит 3000 морских миль (5500 км), максимальная высота полета – 45000 футов (13,7 тыс. м), крейсерская скорость – 0,82М. Максимальная вместимость бизнес-джета составляет два пилота и 12 пассажиров. Каталожная стоимость Legacy 500 составляет более \$19 млн.



Петербургский авиаброкер запускает мобильное приложение по заказу вертолетов

Авиаброкер «Глобал сервис», работающий под брендом RusVipAvia, инвестирует 200 тыс. евро в мобильные сервисы по заказу вертолетов — Takeheli и самолетов — Takejet.

Запустить первый в России мобильный сервис по заказу вертолетов и самолетов RusVipAvia планирует в мае. Заказать авиаперелет станет не сложнее, чем такси. В Европе и США подобные приложения пользуются спросом. Владелец «Глобал сервис» Евгений Волин надеется на успех в России. По его словам, инвестиции в разработку мобильных приложений составят 200 тысяч евро. Предприниматель готов вложить в проект половину необходимых средств и привлечь инвестора.

Одновременно с этим компания намерена организовать заказные вертолетные перелеты (трансферы) в Пулково с Крестовского острова и с площадки «Газпром нефти» на Неве возле Медного всадника.



Как продать полет

Спрос на вертолетные перевозки в прошлом году увеличился. Евгений Волин прогнозирует, что рост продолжится и в этом году, в частности, за счет иностранных туристов, которые после девальвации рубля начали охотно заказывать воздушные экскурсии. «Мы хотим популяризировать вертолетные перевозки и сделать их доступными для большего числа людей», — говорит Евгений Волин. Мобильный сервис покажет стоимость перелета по маршруту, позволит забронировать только кресло. Цена одного места — 6-7 тысяч рублей. Аренда вертолета стоит дороже, четырехместный Eurocopter обойдется в 60 тысяч рублей в час.

Кроме этого в планах брокера летом этого года запустить регулярные рейсы из Петербурга в Москву, Сочи и Крым на бизнес-джетах. В них тоже можно будет выкупить только кресло.

Например, в Москву место будет стоить 2 тысячи евро или 170 тысяч рублей. Евгений Волин уверен, что потребитель найдется, ведь цена места в бизнес-классе «Аэрофлота» в пиковые нагрузки превышает отметку в 60 тысяч рублей. Сложности возникнут с полетами в Крым: на полуострове могут приземляться только зарегистрированные в России самолеты, а далеко не все воздушные суда, которые предлагаются в аренду на рынке, имеют российскую «прописку».

Сомнительное занятие

Собственного парка у RusVipAvia нет. Зато предложение на рынке аренды бизнес-джетов и вертолетов в кризис начало расти, а спрос пошел на убыль: бизнесмены стали реже летать.

Ранее миллиардеры, владеющие собственными само-

летами, предпочитали летать на них сами и ревностно относились к появлению в салоне посторонних. А теперь, когда издержки возросли втрое, бизнесмены стали охотней сдавать технику, с тем чтобы доход покрывал расходы на содержание в иностранной валюте. Российские бизнесмены, как правило, регистрируют технику в офшорах и хранят за границей — в Финляндии, Эстонии. Выходит дешевле, чем в РФ. Например, аренда ангара в странах Балтии обходится авиавладельцу от 5 тысяч евро в месяц, а в Пулково — от 20 тысяч евро.

С вертолетами похожая ситуация. Миллиардер, депутат ЗС Ленобласти Владимир Рыбальченко считает, что содержать вертолет дорого. В 2013 году он заявлял «ДП», что вертолеты — перспективный бизнес. Однако пока миллиардер не готов передавать свои летательные аппараты в коммерцию. «Сейчас погода нелетная, а летом они мне самому нужны — я на рыбалку летаю», — говорит Владимир Рыбальченко.

«Вертолетные экскурсии над городом — тема очень интересная. Но вы должны понимать, что они незаконны. Все компании, которые их проводят, не имеют лицензии коммерческого эксплуатанта. Я сам был коммерческим эксплуатантом — невыгодная деятельность», — говорит Иван Яценко совладелец ООО «Хели-Драйв» (базирование и техническое обслуживание вертолетов).

А полеты в Пулково с Крестовского острова, по мнению Ивана Яценко, — сомнительное занятие. «Чтобы это стало выгодно, летный час должен стоить 130 тысяч рублей. Плюс к этому надо заплатить Пулково за обслуживание. Надо получить разрешение на полеты туда», — объясняет эксперт.

Источник: DP.ru

Comlux увеличивает парк

Comlux закончила 2015 год на мажорной ноте. Comlux Transactions, входящая в группу Comlux, официально подтвердила факт покупки трех новых Airbus ACJ320neo с двигателями CFM. Ожидается, что новые самолеты будут поставляться заказчику в «зеленом» варианте, начиная с 2019 года.

В 2015 году Comlux заключил пять контрактов с частными лицами на управление пятью самолетами, включая: один Gulfstream 650, два Bombardier Global 6000, один Airbus ACJ319 и один Boeing 777BBJ.

Как комментирует председатель и главный исполнительный директор Comlux Group Ричард Гаона, управление воздушными судами будет осуществляться с учетом пожеланий клиентов в двух регистрах – на Мальте (9H) и на Арубе (P4). «Сейчас количество заказов Comlux Group составляет шесть машин, среди которых три Airbus ACJ320 Neo, два Boeing BBJ MAX8 и один Bombardier Global 7000. Общий же парк оператора по состоянию на 1 января 2016 года насчитывает 20 самолетов: один Airbus ACJ318, три ACJ319, один ACJ330, один Boeing 767BBJ, один 777BBJ, два Bombardier CL605, один CL850, два Global 5000, три Global 6000, два Embraer Legacy 650, один Gulfstream G650, один Hawker900XP, один Sukhoi SBJ».

Comlux Group – одна из ведущих компаний на рынке чартерных VIP-услуг, осуществляющая деятельность по всему миру и обеспечивающая высокие стандарты качества и надежности. Помимо чартерных перевозок, Comlux предлагает полный пакет услуг для VIP-клиентов, которые имеют собственный самолет, включающий услуги по управлению и обслуживанию воздушного судна. Данный пакет включает в себя услуги по эксклюзивному управлению воздушного судна, консалтинг по вопросам приобретения

и продажи, дизайн и оборудование салона, а также услуги по техническому обслуживанию и инжинирингу.

Напомним, что в ноябре прошлого года Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) и Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) выдали сертификат типа самолету A320neo, оснащенный двигателями Pure Power PW1100G от Pratt & Whitney. Сертификация A320neo с двигателями CFM будет проведена в ближайшие месяцы, после чего будут сертифицированы A321neo и A319neo с обоими типами двигателей.

Первые поставки бизнес-версии ACJ320neo и ACJ319neo должны начаться в четвертом квартале 2018 года и втором квартале 2019 года, соответственно. Стартовыми заказчиками стали Acropolis Aviation и K5 Aviation (ACJ320neo), а также Alpha Star Aviation (ACJ319neo). Самолеты семейства ACJneo будут оборудованы новейшими двигателями (LEAP-1A от CFM или PW1100G от P&W). 319-я модель будет иметь беспрецедентную дальность в 12500 км (восемь пассажиров и более 15-ти часов полетного времени без дозаправки), а ACJ320 с 25-ю пассажирами на борту будет летать на расстояния в 11100 км (более 13 часов в воздухе).



Трафик SWBA немного скорректировался

По итогам 2015 года трафик азербайджанского бизнес-оператора SW Business Aviation (Silk Way Business Aviation) по сравнению с прошлым годом немного «просел» (-20%). Как прокомментировали BizavNews в компании, основными причинами стали нестабильная экономическая и политическая ситуация в мире. Впрочем, в SW Business Aviation полны оптимизма и рассчитывают уже в этом году вернуться к показателям 2014 года. В текущем году в Баку ожидается ряд крупных местных и региональных мероприятий, включая этап «Формулы-1» - Гран-при Европы, а весной 2017 года в Азербайджане пройдут IV Исламские игры солидарности. На всех мероприятиях ожидается увеличение бизнес-трафика, и SW Business Aviation вновь будет задействован в качестве главного провайдера по обслуживанию рейсов деловой авиации.

Silk Way Business Aviation планирует расширять сотрудничество с Иранскими авиакомпаниями и оказывать услуги на рынке деловой авиации Исламской республики Иран. Учитывая недавнее снятие санкций с республики ожидается быстрое развитие в отрасли гражданской авиации и в деловой авиации в том числе.

Первая половина прошлого года выдалась весьма насыщенной для компании. В июне оператор получил второй ультрадальний бизнес-джет Gulfstream G650, который доступен для чартерных перелетов, что позволило компании увеличить провозные мощности и расширить географию полетов. В июле на SW Business Aviation легла основная нагрузка по обслуживанию рейсов деловой авиации первых в истории Европейских Игр, которые проходили в сто-

лице Азербайджана с 12 по 28 июня 2015 года. Однако ближе к концу года трафик стал корректироваться в сторону уменьшения.

Напомним, что в 2014 году оператор увеличил трафик на 30% за счет эксплуатации двух новых суперсредних бизнес-джетов Gulfstream G280. Наиболее популярными направлениями из Баку стали Москва, Лондон, Дубай и Стамбул.

В настоящее время SW Business Aviation является одним из крупнейших операторов бизнес-авиации в Каспийском регионе. Компания эксплуатирует почти всю линейку самолетов Gulfstream, среди которых модели G650, G550, G450, G200 и G280. В воздушном парке перевозчика также имеется двадцатиместный ATR 42-500 в VIP-компоновке. Кстати, салоны всех бизнес-джетов компании выполнены по индивидуальным дизайнерским проектам. Компания базируется в Международном аэропорту им. Гейдара Алиева. Компания была основана в 2007 году, но, несмотря на «юный» возраст, быстро и успешно развивается. Являясь членом ЕВАА (Европейской ассоциации бизнес-авиации), компания гарантирует соответствие воздушного флота всем международным стандартам. Сейчас в компании работает около 100 человек.

Кроме этого, компания является эксклюзивным агентом (FBO) для чартерных рейсов и рейсов деловой авиации в Азербайджане. В Баку для пассажиров бизнес-джетов в 2012 году открылся роскошный терминал деловой авиации. Собственная инфраструктура включает в себя также перрон на тридцать воздушных судов различных типов, современное наземное оборудование и ангар для технического обслуживания самолетов. Компания также представлена в международных аэропортах городов Гянджи, Нахичевани, Ленкорани, Закатал и Габалы.



Фото: Дмитрий Петроченко

Falcon 5X задержится на два года

На прошлой неделе Dassault Aviation официально подтвердил задержку программы Falcon 5X на два года. Основная причина – двигатели Snecma Silvercrest, вернее их сертификационные испытания.

В конце прошлого года появилась первая надежда на то, что программа будет скорректирована незначительно. В декабре прошлого года на заводе Dassault в Бордо-Мериньяк выполнены первые пробежки и скоростное руление первого прототипа Falcon 5X. Однако сейчас французский производитель все-таки решил расставить все точки – первый полет 5X запланирован на 2017 год, а первая поставка – не ранее 2020 года. Dassault уже проинформировал клиентов

о существенном переносе сроков поставок, и как комментирует председатель Совета директоров и Генеральный директор Dassault Aviation Эрик Траппье (Eric Trappier), компания ищет оптимальные решения для того, чтобы удержать покупателей до 2020 года. Впрочем, что это за решения глава компании не раскрыл.

Конкретные детали о проблемах с Snecma Silvercrest Эрик Траппье не назвал, указав лишь на то, что «все решаемо».

В заявлении компании Snecma говорится, что с прототипами двигателя Silvercrest проведено больше 500 часов летных испытаний и больше 3500 часов на-

земных. Тем не менее, тесты показали необходимость проведения дополнительных конструкторских работ для того, чтобы увеличить срок службы двигателя и оптимизировать его производительность, что включает в себя проектирование и производство новых деталей. Сейчас компания ожидает сертификации двигателя в первой половине 2018 года.

Ранее СМИ рассказывали о нескольких проблемах, включая деформацию кожуха силовой установки, обнаруженную во время высокотемпературных испытаний. Такая проблема может привести к тому, что производительность двигателя окажется ниже той, которая была обещана производителю Falcon 5X.



Эксплуатацию частных самолетов в Европе ужесточат

Некоммерческие операторы, базирующиеся в Европе более 6000 частных бизнес-джетов и турбовинтовых двухдвигательных самолетов, во многом не готовы к новым правилам EASA Part-NCC (non-commercial complex). Ввод данных правил этим летом установит более высокие стандарты безопасности для частных владельцев. Об этом говорили участники конференции Aegorodium, проходившей на прошлой неделе в лондонском аэропорту Хитроу. Начиная с 25 августа, такие операторы должны будут соблюдать структуру безопасности аналогичную у авиакомпаний, имеющих коммерческие сертификаты (АОС). При этом соответствие оператора новым правилам будет базироваться на заявлении «ответственного руководителя» о готовности выполнять новые требования. По мнению экспертов, данный шаг повлияет на эксплуатацию деловых самолетов, зарегистрированных в странах EASA, а также тех самолетов, которые зарегистрированы вне EASA, но управляются оператором, зарегистрированным в стране EASA.

Подготовка к соответствию Part-NCC будет включать в себя наличие системы управления безопасностью

полетов (SMS), а также наличие контроля за соблюдением руководства по производству полетов, минимального перечня оборудования, учета и необходимых требований к обучению.

Главная особенность правил Part -NCC – определение понятия «сложный самолет, приводимый в действие двигателем». В рамках новых правил – это воздушное судно максимальной взлетной массой более 5700 кг (12566 фунтов) или пассажироместность больше 19 мест или с обязательным экипажем из двух человек. Это любой реактивный самолет и любой турбовинтовой самолет, имеющий более одного двигателя (поэтому самолеты, такие как PC12, не считаются сложными в соответствии с Part-NCC, но King Air попадает под это определение).

Правила затронут операторов во всех 28 странах-членах ЕС, а также Исландию, Норвегию, Швейцарию и Лихтенштейн. Но также под новое регулирование попадут операторы из третьих стран, которые эксплуатируют самолеты в Европе. И, по мнению экспертов, это одна из главных проблем. Так как в

случае применения Part-NCC такие операторы должны будут также проходить одобрение в EASA.

Кроме этого, не совсем четко определено, что является коммерческой операцией и кто тот оператор, который осуществляет рейс. Ведь в сложившейся практике на рынке деловой операции сложно будет четко ответить на данные вопросы с точки зрения системы их управления флотом.

Еще одной «серой областью» является определение «Основного места бизнеса» оператора, что поднимает такой сложный вопрос как возможность делегирования оперативного контроля оператору, например, из Дубая, России, острова Мэн и т.д. По мнению некоторых участников рынка, европейский регулятор с помощью таких «дыр» попытается перевести под свою юрисдикцию воздушные суда из офшорных реестров.

По словам управляющего директора WingX Ричард Кое, из 21450 самолетов деловой авиации во всем мире, количество самолетов, которые имеют основное место бизнеса в странах EASA, насчитывало около 2428 воздушных судов. Из них около 495 находятся под управлением некоммерческих операторов, которые он назвал «флотом кандидатов». Еще есть примерно 1200 самолетов с N-регистрацией, которые активно летают в ЕС. На самолеты из США и острова Мэн (N и M реестры) приходится 12% деловых самолетов в Европе. Кроме того, по данным WingX, 6131 турбовинтовых самолетов будут затронуты правилами Part-NCC.

Также Ричард Кое отмечает, что 75% деловых самолетов в Европе «принадлежат операторам одного самолета», и многие из них попадут под действие новых правил.



Фото: Дмитрий Петроченко

Сеть «Хелипорты России» растет

Сеть вертолетных центров «Хелипорты России» в России может увеличиться в 10 раз к 2020 г. – до 100 комплексов. Об этом в интервью Агентству городских новостей «Москва» сообщил председатель совета директоров «НДВ-групп» Александр Хрусталеv.

«Планируем, что в этом году в сети «Хелипорты России», с нашим участием и без, будет не менее 10 хелипортов. Но совокупно все-таки в наших планах – порядка 100 хелипортов на всей территории России к 2020 г. Мы не ставим себе задачей быть собственниками всего. Мы хотим продвигать философию безопасности, качественного обслуживания клиентов и качественного обслуживания воздушных судов. Мы очень активно занимаемся подготовкой кадров - инженеры и пилоты у нас лучшие», - сказал А.Хрусталеv.

Он также отметил, что на данный момент в хелипортах в московском регионе используется порядка 20 собственных вертолетов, а в обслуживании находится более 200, при этом собственный авиапарк будет увеличиваться по мере необходимости.

За три года компания «НДВ-групп» планирует построить еще два новых хелипорта – в Москве и Подмосковье. «В ближайшие три года еще появится два хелипорта – один на территории Москвы и один в Московской области. До официального получения разрешений мы не будем разглашать информацию о

них. Что мы можем сделать – подписать соглашения и следующим шагом идет закладка камня. От момента подписания до момента выхода на стойку может проходить от полугода до года», - добавил А.Хрусталеv.

Также он сообщил, что вертолетный комплекс «Хелипорт Реутов» может быть достроен до осени 2016 г. «В настоящее время подписано соглашение на строительство, получено право собственности на землю, зарегистрирована вертолетная площадка и получен аэронавигационный паспорт. В районе площадки проложено много коммуникаций - различные кабели Мосводоканала, «Транснефти» и так далее.

Сейчас мы осуществляем их перенос и освобождаем от них площадку. Эти работы идут на протяжении нескольких последних месяцев. Надеюсь, что через полтора месяца мы зальем фундамент под первый большой корпус, выполним проектные работы. «Хелипорт Реутов» станет крупнейшим вертолетным комплексом московского региона. Ожидаем, что к концу лета мы закончим строительство. В результате появится очень крутой и интересный вертолетный комплекс. Мы планируем, что в нем будет базироваться порядка 30 вертолетов».

По его словам, на базе вертолетного комплекса в Реутове будет создан единственный в России центр компании Bell Helicopter. При этом вертолетная площадка «Хелипорт Реутов» сейчас уже работает и там базируется около 10 вертолетов.

В то же время компания «НДВ Групп» из-за валютных колебаний отказалась от средств японских инвесторов, которые планировалось вкладывать в вертолетные площадки и другие проекты компании на территории России. «Ранее инвесторы из Японии хотели вкладывать средства в вертолетные площадки. Однако мы не стали соглашаться, так как данный

бизнес не изучен. По сути, сейчас это риски самой «НДВ Групп», а не международной компании. В Гонконге работает штаб-квартира «НДВ Глобал», определенные инвестиции уже привлечены. Деньги и большие возможности, конечно, есть, но мы сейчас эти средства никуда не вкладываем, что связано с валютными колебаниями. Все доллары или йены надо менять в рубли, но за день валюта может упасть на 10%, а за неделю на 20-30%, поэтому мы сейчас ждем штиля и более понятной ситуации на рынке. Пускай это «дно», но мы будем понимать, где находимся, и что делать. Не стоит принимать важные решения в ситуации неопределенности», - сообщил А.Хрусталеv.

Он отметил, что японские инвесторы и представители компаний из Гонконга проявляют серьезный интерес к инвестициям в инфраструктуру Москвы и московского региона. При этом на данный момент компания проводит переговоры с крупными фондами, в том числе венчурными.

По данным пресс-службы «Хелипортов России», в 2015 г. специалистами «Хелипорт Москва» было проведено оперативное техническое обслуживание более 2,7 тыс. вертолетов. Рекордными месяцами по данному показателю стали июнь и сентябрь - обслужено 326 и 328 вертолетов соответственно. Также инженерами было проведено техническое обслуживание более 125 воздушных судов.

«НДВ Групп» управляет активами всех компаний, которые входят в группу компаний «НДВ». Группа компаний «НДВ» занимается деятельностью в сфере недвижимости, инвестирования, строительства. Проект «Хелипорт Россия» рассчитан на базирование более 200 единиц авиационной техники. Авиапарк состоит из вертолетов европейских и американских производителей, таких как Robinson, Agusta, Eurocopter, Bell.



Недооцененный рынок

Финляндию вряд ли можно причислить к странам с бурным трафиком бизнес-авиации. Скорее наоборот – для Suomi этот сегмент просто дополнение к хорошо развитому авиационному сообщению. Но при этом инфраструктура для бизнес-авиации здесь развита отлично.

Авиационные регуляторы страны не планируют делать ставку на рост бизнес-трафика, но намерены поддерживать отрасль и в будущем. Для операторов доступны все преференции, от получения нужного

слота до оптимальных условий при технической посадке в аэропорту. Но обо всем по порядку.

Прилетая в главный аэропорт страны – Helsinki Vantaa Airport – не сразу найдешь терминал деловой авиации, который, кстати, один и управляется компанией Finavia (государственная компания, управляющая аэропортами страны). Впервые оказавшись в столичном ЦДА, нет уверенности, что это FBO. Здесь нет традиционных лауджей и других атрибутов, присущих General Aviation Terminal. Скорее комплекс

Finavia сделан для экипажей – уютные briefing room и специальные «комнаты» для релаксации, больше напоминающие номера в пятизвездочных отелях. Правда для официальных лиц и делегаций по-соседству располагается отдельный стильный терминал, выполненный в скандинавском стиле и с соответствующим «сервисом», но востребованность его находится под сомнением. Финны предпочитают практичность, поэтому полет на бизнес-джете – это не какой-то специальный ритуал, а просто необходимость. Предполетные формальности, как на прилет, так и на вылет, занимают от силы пять минут. Здесь все рядом: пограничные и таможенные процедуры пассажиры проходят непосредственно перед вылетом/прилетом, воздушное судно располагается в шаговой доступности, перрон ЦДА имеет собственную систему рулежных дорожек, позволяющую самолетам максимально быстро занять исполнительный старт. Кстати, все пассажиры освобождены от каких-либо сборов за пользование терминалом.

Для сложных рейсов (джет + регулярный авиаперелет) предусмотрен достаточно простой трансфер, который занимает лишь 10 минут. Пассажир регистрируется в бизнес-терминале (по прилету) и доставляется в основной терминал (их в аэропорту два) на комфортабельном автобусе. Аналогичная процедура и при вылете. Кстати, вертолетный трафик в Хельсинки не развит. Единственный вертодром в местечке Мальм работает в основном в летний период.

Для владельцев воздушных судов и операторов в аэропорту предусмотрено 15 стоянок для любых типов воздушных судов. Трафик в Хельсинки достаточно



Фото: Дмитрий Петроченко

продолжение ►

ровный на протяжении всего года, но летом в период «событийных мероприятий» он, конечно же, растет. Дополнительный прилет бизнес-джетов дают концерты мировых звезд, Санкт-Петербургский экономический форум и множество спортивных мероприятий. В этот период одновременно в Helsinki Vantaa Airport могут слететься и шестьдесят, и семьдесят самолетов. В обычное время аэропорт обслуживает в месяц в среднем 250 бортов, еще около ста приходится на военный сегмент.

По итогам 2015 года, несмотря на достаточно непро-

стую ситуацию на рынке, Finavia увеличила трафик на 5%. Большую часть трафика в аэропорту делает Jetflite OY, который после ухода Airfix стал основным бизнес-оператором страны. Небольшой трафик делает «малыш» Scan Wings, все остальное – зарубежные операторы.

Особенностью бизнес-трафика в Хельсинки является небольшое количество внутренних перелетов. Лишь в летние месяцы количество полетов внутри страны увеличивается, и по большей части они приходятся на рейсы по медицинской эвакуации.

Основными преимуществами аэропорта, как рассказывают представители Finavia, являются круглосуточная работа, весьма доступное ценообразование и географическое положение. Что же касается слотов, то здесь особых проблем нет. Конечно, администрация аэропорта может вежливо попросить немного скорректировать план полетов, если он совпадает с пиковыми периодами утреннего и вечернего прилета/вылета, но, если для клиента принципиально именно это время – пойдут навстречу.

На земле свои услуги владельцам и операторам предлагают сразу две компании – Aviator и Swissport. Базовый хендлинговый пакет, например, для Embraer Legacy 650, составляет чуть меньше 900 евро, а навязывать дополнительные сервисы никто не будет. Клиент вправе сам определиться с сервисными компаниями, обеспечивающими кейтеринг, клининг, автотранспорт и так далее. Но разрешение на полет – это исключительно прерогатива Finavia.

С топливом еще проще – заправку осуществляют сразу три компании: Shell, Neste и Avfuel Corporation. Здесь настоящая конкуренция. Провайдеры борются за каждого клиента, предлагая оптимальные решения, впрочем, о них (ценах) предпочитают не распространяться, говоря лишь о том, что стоимость тонны Jet1 значительно ниже, чем, например, в Швейцарии и сопоставима с «ценником» в странах Балтии. Ценовая политика дает свои результаты. За прошлые два года резко увеличился транзитный трафик. Американские и азиатские операторы часто выбирают Хельсинки для технической остановки для дозаправки.



Фото: Дмитрий Петроченко

продолжение ►

Что же касается дополнительных возможностей для клиентов, например, услуг ТОиР и длительного паркинга, то в аэропорту есть три ангара, которые также предлагают места для зимнего паркинга. Два ангара принадлежат авиакомпании Jetflite OY. В настоящее время Jetflite Oу располагает собственной технической базой, сертифицированной по стандартам EASA Part-145, Part-M. Технический центр расположен

рядом с бизнес-терминалом и включает в себя два ангара общей площадью 3500 кв. м. для одновременного размещения до семи воздушных судов класса Bombardier Challenger 605.

Еще один ангар, ранее принадлежавший Airfix, в настоящее время по соглашению с Finavia использует Polar Aviation.

Как отмечают в Finavia, с 2010 года администрация аэропорта действительно «дала возможность для расширения». Сейчас инфраструктура для бизнес-авиации оптимальна с учетом нынешнего трафика. Но уже в ближайшей перспективе Finavia планирует выйти с предложением о расширении нынешнего ангарного комплекса. Взаимоотношения с регуляторами строятся на партнерстве, и вряд ли Finavia получит отказ.



Фото: Дмитрий Петроченко

Самолет недели

Оператор: *ExecuJet Middle East*

Тип: *Bombardier Challenger 605*

Год выпуска: **2012 г.**

Место съемки: **ноябрь 2015, Istanbul - Ataturk (IST / LTWA), Турция**



Фото: Дмитрий Петроченко