



Подготовка к майской EBACE набирает обороты. Первые новости приходят из стана производителей. Сразу несколько моделей дебютирует на выставке. Вслед за европейским дебютом Cessna Citation Longitude, американская Gulfstream также впервые покажет европейской публике новейший бизнес-джет G500. И это только начало. BizavNews располагает информацией о том, что в этом году на EBACE ожидается ряд громких заявлений. Впрочем, давайтеждемся официальной информации.

А пока переходим к цифрам и достаточно приятным. Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в марте 2017 года. В этом месяце в общей сложности был выполнен 67231 рейс бизнес-авиации (в феврале 2017 года – 53526 полетов). Это на 8% больше по сравнению с мартом 2016 года, что отчасти объясняется тем, что в прошлом году в Пасха была в марте (что снизило деловой трафик), а в текущем – в апреле. По итогам первого квартала активность бизнес-авиации в Европе была на 5% выше, чем годом ранее.

И еще из интересного. Авиасалон МАКС-2017 совместно с Объединенной Национальной Ассоциацией Деловой Авиации (ОНАДА) организуют специальную программу, посвященную вопросам развития деловой авиации – «Business Aviation Day». 20 июля 2017 года в шале Priority на территории выставочного комплекса в рамках МАКС-2017 планируется проведение круглого стола, организация зоны для делового общения, проведение пресс-конференции. Вопросами для обсуждения станут развитие отрасли и рынка деловой авиации.



Необыкновенный рост

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в марте 2017 года: в марте трафик европейской бизнес-авиации был на 8% больше по сравнению с мартом 2016 года

стр. 19



Ближе к небу

Вертолет постепенно превращается из роскоши в средство передвижения. Многие бизнесмены не только используют его для путешествий, но и превращают в хобби

стр. 20



Ничего личного, только бизнес

Наверное, так точнее всего охарактеризовать бизнес-авиацию. Частный самолет уже давно стал серьезным деловым инструментом, который позволяет оптимизировать важнейший ресурс современного предпринимателя – время

стр. 21



Испытание Россией

В конце июля 2016 года компания Nesterov Aviation поставила российскому заказчику новый самолет PC-12NG. Спустя пять месяцев после ввода в эксплуатацию BizavNews удалось пообщаться с представителями собственника и пилотами

стр. 24

Gulfstream G650



Лондон-Сити борется за пассажиров

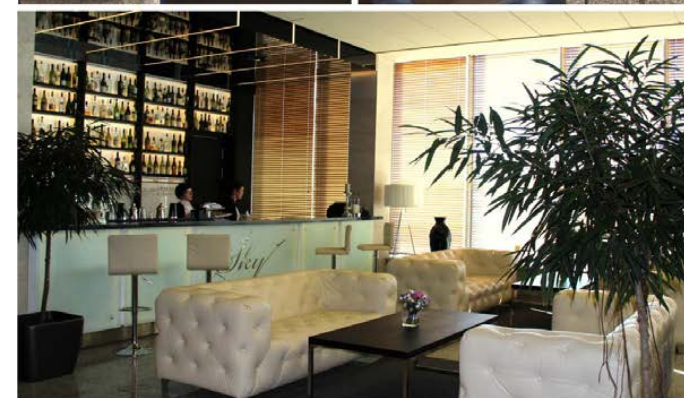
Jet Center аэропорта Лондон-Сити запустил новую программу стимулирования чартерных брокеров, которая должна привлечь новых операторов и пассажиров. Компания планирует вознаграждать тех брокеров, которые будут приводить своих клиентов в Лондон-Сити. Таким образом, Jet Center продолжает политику своего позиционирования как «ворот для пассажиров, прибывающих и покидающих Лондон».

Программа будет продолжаться в течение всего 2017 года и брокеры будут получать премию за каждый рейс, который будет проведен через аэропорт. Данная акция еще более усилит позиции аэропорта после введения новых расценок на обслуживание чартерных рейсов, которые конкурентоспособны со ставками в других лондонских аэропортах.

Недавно Jet Centre получил сертификат соответствия добровольному стандарту IBAC «International Standard for Business Aircraft Handling» (IS-BAH).

Jet Center расположен в отдельном терминале аэропорта с таможенным и пограничным постами. Как сообщают в Jet Centre, при вылетах в Европу, в США и страны Ближнего Востока предполетные процедуры могут занимать не более 5-10 минут. При этом багаж улетающих может быть доставлен в аэропорт заблаговременно и к моменту приезда пассажира досмотрен и отправлен на самолет (за исключением ручной клади). Также в компании ввели новый норматив по доставке пассажира к борту самолета и наоборот. Теперь на это отводится всего 60 секунд. Таким образом, общее время нахождения пассажира в терминале может составить всего 10 минут.

Производители деловых самолетов тоже не обходят стороной Лондон-Сити. За последнее время для полетов в аэропорт (заход с крутой глиссадой 5,5 градусов) одобрены следующие самолеты: Bombardier Global 6000, Dassault Falcon 8X, Embraer Legacy 450, Cessna Citation Latitude и Sovereign+ и Gulfstream G280.



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

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

Симпозиум Bell Helicopter по безопасности полетов в Москве

30-31 марта в Москве американская компания Bell Helicopter провела Симпозиум по безопасности полетов для эксплуатантов и владельцев вертолетов. Выступали преподаватели Bell Helicopter Training Academy, инженеры Bell Helicopter по техническому обслуживанию, представители Федерального агентства воздушного транспорта, летного комитета Ассоциации вертолетной индустрии и Международной организации по безопасности полетов вертолетов.

На симпозиуме обсуждались вопросы эксплуатации Bell 407, Bell 429. Разбирались нюансы их обслуживания. Инженеры рассказали о базовой комплектации Bell 505, которая включает все самые необходимые для выполнения безопасного полета элементы. О технических особенностях и преимуществах Bell 505. Основной повесткой стал вопрос организации безопасности полетов и влияния на нее человеческого фактора.

«Как один из лидеров по производству вертолетов, Bell Helicopter уделяет огромное внимание безопасности полетов», - комментирует Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer, официальный представитель Bell Helicopter. «Важнейшей своей задачей производитель видит формирование у клиентов культуры безопасности. Поэтому проводит такие семинары и приглашает на них не только пилотов и инженеров по техническому обслуживанию, но и административный персонал, и эксплуатантов, и владельцев вертолетов».

Следующий Симпозиум Bell Helicopter по безопасности полетов в Москве планируется на конец марта 2018 года. Подробная информация о симпозиуме, а также технические спецификации на русском языке предоставляются по запросу в компанию Jet Transfer.



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

LEARJET CHALLENGER GLOBAL

БРОСАЯ ВЫЗОВ



BUSINESSAIRCRAFT.BOMBARDIER.COM

BOMBARDIER

Bombardier, Learjet, Challenger and Global are trademarks of Bombardier Inc. or its subsidiaries. © 2016 Bombardier Inc. All rights reserved.

Деловая авиация на МАКС-2017

ОАО «Авиасалон», устроитель Международных авиационно-космических салонов, совместно с Объединенной Национальной Ассоциацией Деловой Авиации (ОНАДА) организуют на МАКС-2017 специальную программу, посвященную вопросам развития деловой авиации – «Business Aviation Day».

20 июля 2017 года в шале Priority на территории выставочного комплекса в рамках МАКС-2017 планируется проведение круглого стола, организация зоны для делового общения, проведение пресс-конференции. Вопросами для обсуждения станут

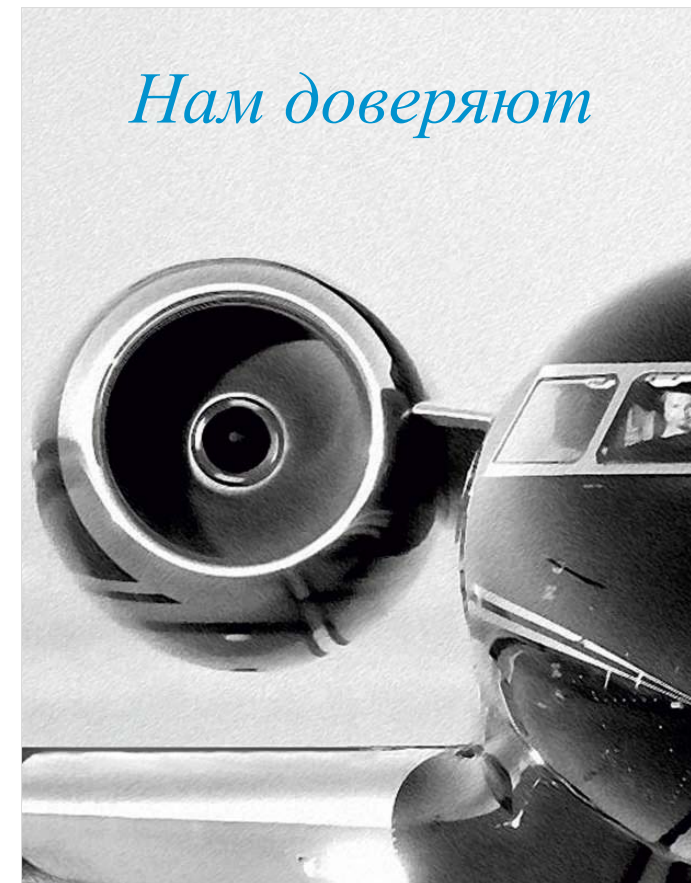
развитие отрасли и рынка деловой авиации.

Для представителей бизнеса ОАО «Авиасалон» и ОНАДА предложат специальные условия участия и возможности организации места для рабочих встреч. Предусмотрена возможность организации статической экспозиции и выполнения демонстрационных полетов.

Информация о мероприятии будет публиковаться на сайте ОНАДА www.rubaa.ru и на сайте ОАО «Авиасалон» www.aviasalon.com.



Фото: Дмитрий Петроченко



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

Embraer поставил 400-й Phenom 300

Компания Embraer Executive Jets поставила 400-й бизнес-джет Phenom 300. Владелец юбилейного самолета стала американская компания Elite Jets, специализирующаяся на услугах авиатакси и чартерных рейсах. Для Elite Jets – это уже пятый самолет бразильского производителя (Legacy 500 и четыре Phenom 300).

«Embraer Phenom 300 предлагает исключительный комфорт, выдающиеся характеристики и низкие эксплуатационные расходы, и задает новый стандарт в категории легких бизнес-джетов. Phenom 300 может перевозить до восьми пассажиров на максимальной высоте в 13716 метров и максимальной скоростью в 0,78 Маха. Самолет способен преодолевать расстояния в 3334 км с 6 пассажирами на борту, оснащен двумя двигателями Pratt & Whitney Canada PW535Es

с тягой в 1450 кг и авиационной электроникой Garmin», - комментируют в EliteJets.com.

Интерьер самолета, разработанный BMW Designworks USA, предлагает пилотам и пассажирам комфорт ранее неизвестный в его классе. Размеры салона относительно невелики: длина 4,9 м, высота 1,5 м и ширина 1,55 м, но продвигаться между креслами можно почти в полный рост, так-как в полу и потолке предусмотрена ниша, увеличивающий высоту помещения. Бортовые удобства включают центр отдыха, спутниковые коммуникации, платяной шкаф в задней части салона находится туалетная комната.

За семь лет с момента ввода в эксплуатацию мировой флот этих бизнес-джетов занял 57% всего сегмента легких реактивных деловых самолетов.



ALL-AROUND LUXURY,
POWER-PACKED
PERFORMANCE

Rethink Convention. **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Пит-стоп для бизнес-джетов

Накануне нового сезона популярных гонок Формулы-1 в Сочи компания «Капитал АвиаНефть», являющаяся поставщиком авиатоплива для самолетов деловой, грузовой и коммерческой авиации, совместно с международным сайтом Aviapages.com продолжают специальную скидочную программу Refund Program. На этот раз акция будет действовать специально во время гонок в Сочи. Программа бонусов действует по принципу Tax Free, возвращая часть затраченной на закупку топлива и хендлинга суммы обратно покупателю. Воспользоваться Refund Program могут премиальные подписчики сайта Aviapages.com, предоставляющего B2B решения для бизнес-авиации.

«Наземное обслуживание бизнес-джетов сродни профессиональному спорту, где время и скорость – основа для достижения максимальных результатов», – убежден Гиви Ткемаладзе, генеральный директор компании «Капитал АвиаНефть». «К быстрому и каче-

ственному обслуживанию бизнес-джетов добавится в этом сезоне своеобразное гран-при – скидочная программа, которая позволит заметно оптимизировать расходы в аэропорту».

«Мы всегда ищем новые инструменты, чтобы сделать наши услуги более ценными для подписчиков, и надеемся, что акция в Сочи будет высоко оценена нашими подписчиками», – говорит Юрий Дзун, партнер по развитию бренда Aviapages.com.

Refund Program, в рамках акции в Сочи, позволит участникам программы «Капитал АвиаНефть» возвращать до 2,5% от суммы каждой сделки по хендлингу и заправке топливом. Возврат денежных средств будет происходить спустя 2 месяца через сайт Aviapages.com. Refund Program будет действовать в аэропорту Сочи на протяжении всего сезона проведения гонок Формулы-1.



Фото: Дмитрий Петроченко



FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group





**Ангарное хранение самолетов
по разумной цене**

www.riga.aero

G500 летит в Женеву

В рамках выставки EBACE-2017, которая пройдет в конце мая в женевском Palexpo, американский производитель Gulfstream Aerospace впервые продемонстрирует европейской публике свой новейший бизнес-джет G500. Представленный на статической стоянке самолет будет иметь полностью оборудованный пассажирский салон.

Между тем, программа летных испытаний G500 компании Gulfstream Aerospace плавно подходит к завершению. Как отмечают представители компании пять летных прототипов (включая полностью оборудованный самолет) выполнили более 600 испытательных полетов, проведя в воздухе свыше 2600 часов. Как ранее анонсировали в Gulfstream Aerospace, получение сертификата типа для G500 планируется на 2017 год, а начало поставок заказчикам — на четвертый квартал 2017 года, опережая график.

G500 отличается лучшей в отрасли шумоизоляцией, минимальной условной высотой в салоне и полностью приточной вентиляцией, что повышает умственную активность и снижает усталость пассажиров. G500 будет оснащен 14 панорамными окнами, обеспечивающими обильное естественное освещение.

G500 относится к новому семейству самолетов G500 и G600, спроектированных «с чистого листа», и в настоящее время проходит летные испытания. Самолет G500 способен покрыть расстояние 5000 морских миль (9260 км) со скоростью 0,85 Маха или 3800 морских миль (7038 км) со скоростью 0,90 Маха. Самолет оснащен новыми двигателями PW814GA компании Pratt & Whitney Canada с превосходной топливной эффективностью, уменьшенным количеством выбросов и пониженным уровнем шума.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый

G650

ТОП-5 популярных лыжных курортов

Компания Air Charter Service назвала самые популярные аэропорты у европейских клиентов, которые летают на лыжный отдых. Нынешний сезон подходит к концу, и компания, которая организовала в прошлом году почти 6000 частных чартеров, выяснила, что Шамбери стал самым популярным аэропортом назначения у лыжников.

Энди Кристи, директор подразделения частных самолетов ACS Group, говорит: «Аэропорт Шамбери является популярным центром зимнего отдыха, так как имеет хороший доступ к многим курортам, таким как Куршевель, Тинь, Валь д'Изер и Мерибель, и мы каждый год видим огромный спрос на полеты туда. И этот год ничем не отличается».

«Совсем рядом, но все равно второй – Женева. Как деловой центр, город является популярным пунктом назначения круглый год, но заказы резко возрастают в зимние месяцы, когда клиенты хотят попасть в горы. Имея в непосредственной близости Шамони и Морзин, а также многие другие курорты, аэропорт Женевы привлекает наших чартерных клиентов почти так же, как и Шамбери».

Цюрих занимает третье место в этом списке, а Инсбрук и Зальцбург вместе на четвертой позиции. Энди Кристи добавляет: «Между этими пятью аэропортами расположена большая часть курортов в Альпах, но идущий за первой пятеркой вертодром в Ле Шабль также очень популярен среди наших клиентов».



Фото: Fabien Campillo



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Nesterov Aviation – участник AERO Friedrichshafen 2017

Российская компания Nesterov Aviation (авторизованный центр швейцарского авиапроизводителя Pilatus Aircraft по продажам турбовинтовых самолетов PC-12 на территории России) принял активное участие в юбилейной выставке AERO Friedrichshafen 2017, прошедшей в немецком Фридрихсхафене.

«Основной задачей любой компании на любой отраслевой выставке является поддержание имиджа, общение с постоянными клиентами, обсуждение производственных вопросов и вопросов развития, а также заключение новых сделок и поиск новых контактов. Главным преимуществом выставки AERO Friedrichshafen является концентрация на вопросах и проблемах бизнес-авиации и авиации общего назначения, поэтому участие в ней является для наших компаний очень актуальным. Мероприятие проводится в течение нескольких дней и собирает боль-

шое количество участников, среди которых можно найти партнеров в нашем сегменте и завязать новые контакты», - прокомментировал BizavNews управляющий партнер компании Nesterov Aviation Евгений Окладников.

Nesterov Aviation участвует в выставке вместе со своим партнером – швейцарской компанией Pilatus Aircraft, и в этом году во Фридрихсхафене демонстрируется турбовинтовой самолет PC-12NG. Именно этот популярный турбопроп в прошлом году был признан самым продаваемым в мире турбовинтовым самолетом бизнес-класса (в 2016 году Pilatus Aircraft поставил клиентам 91 самолет PC-12 NG). Представленный борт имеет специальный стикер, информирующий клиентов о том, что марта 2017 года PC-12 может выполнять коммерческие рейсы в Европе.



PILATUS

PILATUS PC-12
ПО ОСОБОЙ ЦЕНЕ

NESTEROV AVIATION

Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12

sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

Jet Aviation Vienna получила одобрение FAA

Jet Aviation Vienna получила одобрение FAA на техническое обслуживание и ремонт самолетов, зарегистрированных в США. В настоящее время в регионе ЕМЕА и Азия эксплуатируется около 500 деловых самолетов с префиксом N.

«В качестве дополнения к центру Jet Aviation в Базеле наше одобрение в Вене обеспечивает столь необходимую поддержку для владельцев и эксплуатантов воздушных судов в Восточной Европе, где летает примерно 10% от всех воздушных судов с префиксом N, зарегистрированных в регионе ЕМЕА и Азия», - говорит Хакан Тин, управляющий директор центра Jet Aviation в Вене. «Вена является популярным местом для самолетов деловой авиации, и дополнительные сервисные возможности дают значительные преимущества для всех владельцев и операторов американ-

ских самолетов, которые путешествуют в регионе».

В настоящее время Jet Aviation Vienna осуществляет линейное обслуживание и поддержку AOG самолетов Bombardier Learjet и Challenger 300. В ближайшем будущем компания планирует добавить в портфолио и другие модели самолетов, такие как Dassault Falcon и Gulfstream. Техническая станция в Вене включает в себя 2000 кв. м. мастерских и офисных помещений.

«Мы рады возможности расширить ассортимент услуг, предлагаемых клиентам, и пригласить к сотрудничеству владельцев и операторов бизнес-джетов, эксплуатируемых в Европе и странах Ближнего Востока. Спрос на услуги по ТОиР бизнес-джетов в этом регионе очень высок. Расширение возможностей отделения компании станет хорошим подспорьем в работе чрезвычайно загруженных филиалов,

действующих в Базеле и Женеве», - комментирует старший вице-президент компании Jet Aviation по вопросам MRO и FBO в регионах Ближнего Востока и Азии Стефан Бенц.

Глобальный оператор бизнес-авиации Jet Aviation начал работу в Международном аэропорту Вены, открыв подразделение Jet Aviation Vienna в октябре 2014 года. Открытию нового подразделения предшествовало подписание соглашения Jet Aviation с компаниями GATE V и FAME Executive Aviation, которые до этого являлись провайдерами услуг ТОиР и FBO в Вене. Получив возможность работы в столице Австрии, компания также обзавелась ангаром площадью 4000 кв. м., где размещен авторизованный сервисный центр Cessna, который проводит плановое и внеплановое обслуживание, а также услуги AOG для самолетов Cessna Citation.



АСС завершил работы на 21-м АСJ

Компания Associated Air Center (AAC), центр ТОиР и комплектации, принадлежащий StandardAero, закончила работу по комплектации 21-го самолета Airbus. Недавно заказчику был передан АСJ 320. В дополнение к этой вехе компания отмечает 22-ю полную комплектацию самолета для глав государств, включая широко- и узкофюзеляжные самолеты Boeing и Airbus. Последняя программа АСJ320 была выполнена для главы ближневосточного государства, и самолет был передан клиенту 9 марта.

Программа АСJ320 началась для AAC с «зеленого» самолета. VVIP-интерьер был разработан Эндрю Винчем, и в нем представлены основная каюта люкс-класса, офис, столовая, гостиная и каюта для развлечений. Затем инженерами AAC разработана и изготовлена внутренняя отделка с применением недавно разработанных методов производства для удовлетворения требований заказчика по экономии веса. В дополнение к интерьеру AAC также получила одобрение FAA и EASA для установки на самолете антенны Ка-диапазона.

«За счет снижения общего веса интерьера на 10%, в соответствии с требованиями клиента, самолет обеспечивает большую дальность полета и снижение эксплуатационных расходов. AAC продолжает развивать и совершенствовать инновационные решения по сокращению веса в проектах для наших нынешних и будущих клиентов», - сказал Чип Фихтнер, вице-президент по развитию бизнеса Air Center Associated.

В 2016 году AAC провели работы по комплектации интерьера на двух других самолетах для глав государств — широкофюзеляжных Boeing 747-8 и Boeing 787-800.

Польша определилась с VIP флагманами

Правительство Польши подвело итоги тендера, объявленного в ноябре 2016 года, на приобретение трех самолетов для перевозки руководства страны. Согласно источникам, Польша приобретет три самолета Boeing 737-800 в VIP конфигурации: один со вторичного рынка и два новых воздушных судна. Общая стоимость сделки составляет \$523 млн. В эту стоимость также включены услуги ТОиР (два года) и подготовка летного и технического персонала.

Первый самолет придет в распоряжение военных уже 15 ноября 2017 года. Речь идет о пятилетнем воздушном судне, имеющем компоновку 12 мест бизнес-класса и 120 мест экономического класса.

Что же касается двух новых самолетов ВВJ2, то они будут поставлены заказчику 15 сентября и 15 ноября

2020 года. Именно эти самолеты будут перевозить главу государства. Известно, что самолеты будут иметь специальную компоновку: отдельный кабинет главы государства, 12 мест бизнес-класса и 48 мест экономического класса.

Польша активно продолжает модернизировать свой правительственный парк. Как ранее писал BizavNews в ноябре прошлого года Министерство обороны Польши и Gulfstream Aerospace подписали контракт на поставку в третьем квартале 2017 года двух бизнес-джетов G550. Стоимость сделки составила 440,5 миллиона злотых (почти \$110 млн.).

Пока же польские VIP-персоны пользуются услугами польского национального перевозчика и путешествуют самолетами Embraer (Embraer 175LR).



Aviarpages готовит новые воркшопы

В Aviarpages.com рады анонсировать даты своих B2B воркшопов на 2017 год. Первое мероприятие пройдет в Москве 6-го сентября в историческом Особняке на Волхонке. Второй воркшоп будет проведен в Лондоне 17-го октября, в Музее Лондона.

Как это было в 2015 и 2016 годах, концепт мероприятий продолжит поддерживать дружественную, динамичную и профессиональную атмосферу. Компания представит свои новейшие разработки, гости воркшопа смогут представить и обсудить различные case study коллег, а также эффективно использовать networking общение на мероприятии (темы воркшопов в Москве и в Лондоне будут отличаться друг от друга). Для максимального комфорта гостей, воркшоп в Москве пройдет за 1 день до Jet Expo 2017, а в Лондоне за 1 день до осеннего ланча ВАСА.

«Особое внимание мы уделили местам проведения наших мероприятий. В частности, в Москве оно пройдет в особняке XVIII века на Волхонке, который является уникальным историческим памятником архитектуры и поддерживается в прекрасном состоянии. Посещение особняка уже будет незабываемым впечатлением, взгляните только на его прекрасную чугунную парадную лестницу или на элегантный бальный зал... Также, мы учитывали прекрасную транспортную доступность около метро Кропоткинская, и центральное расположение около Пушкинского Музея», - отметил Партнер по Развитию Бренда Aviarpages.com, Юрий Дзун.

«Лондон отображает нашу стратегию по долгосрочному сотрудничеству с игроками рынка бизнес авиации Великобритании. Музей Лондона отлично расположен в центре города около станции метро St. Paul», - добавил Управляющий Партнер Aviarpages.com, Евгений Чупров.

NetJets держит уровень

Несмотря на несколько более низкий уровень продаж, операционная прибыль оператора NetJets в прошлом году увеличилась на 19%. Как сообщается в отчете о результатах работы в прошлом году материнской компании Berkshire Hathaway, этого удалось добиться «в основном за счет снижения расходов по договорам субподряда и снижения затрат от обесценивания самолетов и базирования, но что частично нивелировано увеличением амортизации и расходов на реструктуризацию и снижение рентабельности от продаж самолетов».

В 2015 году операционная прибыль NetJets снизилась на \$46 млн., так как всплеск продаж самолетов потребовал увеличение персонала, субподрядов на наземное обслуживание воздушных судов и рас-

ходов на техобслуживание. «Часть роста затрат на персонал относилась к единовременным выплатам в связи с коллективным соглашением, достигнутым с нашими пилотами в четвертом квартале 2015 года», - говорится в сообщении компании.

В прошлом году доход NetJets упал на 2% по сравнению с предыдущим годом из-за снижения уровня продаж самолетов. Однако это был не такой плохой год с точки зрения продаж, учитывая значительный прирост с 2014 по 2015 годы. В частности, Berkshire отметила, что продажи самолетов NetJets в 2015 году выросли на 50% по сравнению с 2014, поэтому снижение на 2% отражает, что оператор сохранил большую часть клиентов прошлого года.



Фото: Дмитрий Петроченко

DC Aviation расширяет CAMO

DC Aviation, крупнейший в Германии оператор бизнес-самолетов, получила от федерального авиационного ведомства Германии разрешение на обслуживание по программе поддержания летной годности (CAMO) Gulfstream G650.

DC Aviation, крупнейший в Германии оператор бизнес-самолетов, получила от федерального авиационного ведомства Германии разрешение на обслуживание по программе поддержания летной годности (CAMO) Gulfstream G650.

«Таким образом, наряду с G450 и G550 мы можем теперь предоставлять услуги CAMO также и для новейшей модели самолета семейства Gulfstream», - отметил директор авиационно-технической базы Оливер Вайс.

Также DC Aviation обладает сертификатом CAMO для целого ряда моделей самолетов различных изготовителей, таких как Airbus, Bombardier, Cessna, Dassault и Embraer. Помимо услуг по CAMO DC Aviation предлагает оперативное и базовое техническое обслуживание воздушных судов различных типов. Ремонты, в том числе и внеплановые, проводятся быстро и оперативно.

На обеих авиационно-технических базах DC Aviation в аэропорту Штутгарта (EDDS) и международном аэропорту Аль Мактум (OMDW) в Дубае круглосуточно трудятся более 80 высококвалифицированных специалистов.

В Штутгарте в ангаре площадью 5 тыс. кв. метров имеется склад запасных частей на сумму более 6,5 млн. евро, специальные инструменты для различных типов самолетов и испытательное оборудование.

Embraer поставил первый Phenom 100 EV

Embraer Executive Jets передал частному американскому заказчику первый легкий бизнес-джет Phenom 100 EV, который был анонсирован в ноябре прошлого года. Второй самолет в конце месяца получит мексиканский оператор Across.

Благодаря новому бортовому комплексу Prodigy Touch, основанному на авионике Garmin G3000, а также модифицированным двигателям Pratt & Whitney Canada PW617F1-E, самолет получил более высокую скорость с хорошими высокогорными и высокотемпературными взлетно-посадочными характеристиками. Также Phenom 100 EV имеет значительно большую скороподъемность и на 43 фунта большую полезную нагрузку при полной заправке топливом. Улучшение характеристик Phenom 100 EV достигается за счет сочетания увеличенной тяги двигателей и снижения веса планера. Ориентиро-

вочная стоимость нового бизнес-джета \$4,495 млн.

Стартовыми заказчиками стали сразу две компании, каждая со своими уникальными эксплуатационными требованиями. Мексиканской Across требуется бизнес-джет с хорошей производительностью в условиях высоких температур и высокогорья, а Emirates Flight Training Academy, которая обновила заказ на пять Phenom 100E в пользу Phenom 100 EV, получит современный самолет для обучения пилотов.

По словам представителей бразильского производителя, рынок бизнес-джетов начального уровня пока находится «вверх ногами», но в среднесрочной перспективе компания уверена в том, что все изменится, и клиенты вернуться. Именно это оправдывает инвестиции в Embraer в Phenom 100 EV. В настоящее время эксплуатируется более 340 самолетов Phenom 100.



Kodiak 100 сертифицирован в Европе

Quest Aircraft сертифицировал Kodiak 100 в Европе, соответствующий сертификат типа был получен в рамках прошедшей на этой неделе выставки Aero Friedrichshafen 2017. Сертификат EASA стал юбилейным, пятидесятым для производителя. В рамках выставки Quest Aircraft также назвал имя своего дилера в Европе. Им стала немецкая Rheinland Air Service GmbH (RAS) со штаб-квартирой в аэропорту Мёнхенгладбах, недалеко от Дюссельдорфа.

«Мы ожидаем, что Европа будет играть важную роль в бизнесе нашей компании, тем более, что с недавно были приняты «приятные изменения» в отношении коммерческой эксплуатации одномоторных турбовинтовых самолетов в Европе», - комментирует глава Quest Aircraft Роб Уэллс.

Также в Quest Aircraft сообщили об весьма успешной работе в 2016 году. Согласно данным производителя, за минувшие 12 месяцев прошлого года клиентам были переданы 36 одномоторных турбовинтовых самолетов Kodiak.

Генеральный директор компании Роб Уэллс отметил, что поставки Kodiak увеличиваются последние три года. «Растущий спрос на Kodiak требует расширение на 25% производственных мощностей. В сентябре прошлого года мы закончили работы по расширению нашего завода, однако продолжим инвестиции в будущем, так как ожидаем увеличение спроса уже в ближайшее время. Параллельно мы продолжим увеличивать наше присутствие на международном уровне, получая дополнительные сертификаты типа на ключевых рынках. Универсальность, надежность и производительность Kodiak делают его хорошо подходящим для различных миссий, и мы ожидаем увидеть, как эти рынки продолжат расти».

Piper M600 дебютирует на AERO Friedrichshafen 2017

В рамках выставки AERO Friedrichshafen 2017 американская Piper Aircraft дебютирует в Европе со своим новым шестиместным турбовинтовым самолетом M600. После этого самолет отправится в трехмесячный тур по Европе (шесть стран), а затем и в Африку и Азию.

«AERO Friedrichshafen является важным событием для Piper Aircraft и предоставляет прекрасную возможность продемонстрировать линейку наших новых самолетов во главе с флагманом M600», - комментирует Саймон Кальдекотт, президент и главный исполнительный директор Piper Aircraft. «Мы рады, что наш M600 впервые появится в Европе именно в юбилейный для выставки год (25-летие AERO Friedrichshafen, прим. ред.). Выставка на берегу Боденского озера является идеальным местом встречи для авиационного сообщества и идеальным местом

для продвижения продукта Piper, а также запуска европейского демо-тура M600».

M600 обладает совершенно новым дизайном крыла, созданным «с чистого листа». Максимальная полезная нагрузка воздушного судна, оснащаемого двигателем Pratt & Whitney PT6A-42A мощностью 600 л.с. и комплексом авионики Garmin G3000, равняется 508 кг. В компании рассчитывают, что новый турбопроп будет иметь успех в своем сегменте. Одним из конкурентных преимуществ должна стать цена машины, которая в 2016 г. составляла 2,8 млн долл. Тем не менее данные о количестве уже полученных заказов на эту машину не приводятся.

M600 стал одним из трех шестиместных турбопропов, анонсированных в апреле прошлого года. Два других самолета были названы M500 и M350.



Сильный квартал

Компания Boutsen Aviation (Монако), специализирующаяся на предоставлении брокерских услуг по покупке и продаже частных самолетов, в первом квартале 2017 году закрыла несколько сделок по продажам воздушных судов.

Так, новые клиенты компании получили King Air C90A (s/n LJ-1158), Hawker 800B (s/n 258056), King Air C90GTi (s/n LJ-1913), Bombardier Challenger 300 (s/n 20317) и Hawker 1000B (s/n 259034). Сейчас компания имеет мандаты на продажу нескольких самолетов, включая семь Bombardier, четыре Gulfstream, два Falcon, два Cessna, один Embraer, один Dornier, один Beechcraft, один Piper и один Airbus Helicopters. Модели воздушных судов в компании не раскрывают.

Также Boutsen Aviation имеет шесть эксклюзивных мандатов на приобретение воздушных судов: Daher TBM 850 и Beechcraft Premier 1A, Airbus Helicopters EC130B4 или T2 для казахстанских клиентов, Airbus Helicopters EC135T2+ для российских клиентов, Legacy 650 для клиента из Франции и Global Express для немецкой компании.

В 2016 году компания закрыла 15 сделок по продажам воздушных судов. В прошлом году самыми популярными моделями стали Gulfstream и Dassault. Так, в декабре 2016 года покупателям были переданы два Gulfstream G550 и два Falcon 7X. Также клиенты Boutsen Aviation получили Global 5000, Cessna Citation V Ultra, Piaggio Aerospace Avanti II, Challenger 300, Leonardo Helicopters AW109SP и Airbus Helicopters EC135P2+ Hermès. Большинство воздушных судов проходили предпродажное ТОиР у давнего партнера компании Jet Aviation Basel.

Daher представил TBM 910

Французский производитель Daher представил очередной самолет своего турбовинтового семейства. TBM 910 сменит на конвейере TBM 900. Стоимость новой модели составит \$3,919 млн, а в стандартное оборудование войдет интегрированная авионика нового поколения Garmin G1000NX, а также обновленное оборудование салона и систем безопасности. Согласно данным производителя, TBM 910 будет иметь такую же дальность и летно-технические характеристики, как и его предшественник.

Интегрированная авионика G1000NX является следующим поколением бортовой системы G1000, установленной на TBM 900. Она имеет более быстрые процессоры, которые ускоряют время загрузки системы и загрузки программного обеспечения, а также позволяет системе управления обрабатывать больше данных и карт. Еще одной особенностью

G1000NX является улучшенные возможности по загрузке данных, а именно беспроводная передача баз данных из приложения Garmin Pilot на мобильном устройстве в бортовую систему. Также новый джойстик дает более точное позиционирование и навигацию на многофункциональных дисплеях.

В TBM 910 появились новые версии интерьера салона, обновлены формы кресел и присутствует дополнительная фурнитура, идентичная устанавливаемой на более дорогое TBM 930.

Первый TBM 910 был представлен в Германии на выставке Aero Friedrichshafen, где состоялся его международный дебют. Самолет получил одобрение EASA 24 марта, а через неделю – сертификацию FAA. Первый TBM 910 будет поставлен клиенту в этом месяце.



АСJ319 будет представлен на АВАСЕ

Airbus Corporate Jets примет активное участие в работе шанхайской выставки АВАСЕ-2017, которая стартует на следующей неделе. На статической площадке европейский производитель представит 19-местный АСJ319, принадлежащий австрийскому оператору MJet. Как комментируют в Airbus Corporate Jets, первый бизнес-джет семейства АСJ был поставлен китайскому владельцу в 2005 году (АСJ320). С тех пор в Поднебесной эксплуатируются около 20-ти самолетов, что делает компанию лидером в верхнем сегменте рынка. В рамках АВАСЕ европейский производитель в очередной раз презентует и свою новую линейку Neo.

Первые поставки АСJ320neo и АСJ319neo должны начаться в четвертом квартале 2018 года и втором квартале 2019 года, соответственно. Стартовыми заказчиками стали Acropolis Aviation (АСJ320neo) и Alpha Star Aviation (АСJ319neo).

Самолеты семейства АСJneo будут оборудованы новейшими двигателями (LEAP-1A от CFM или PW1100G от P&W), оснащены законцовками крыла Sharklets, а также будут отличаться более удобным и просторным салоном. Благодаря аэродинамическим улучшениям, удастся значительно сократить расход топлива, а также увеличить дальность и полезную нагрузку.

«АСJneo предложит эксплуатантам еще больше преимуществ: улучшенный комфорт, большая дальность, высокая экономичность. Самолеты АСJ задают новые стандарты на рынке деловых авиаперевозок, как с точки зрения пассажирского комфорта, так и с точки зрения операционной эффективности. Именно этим лайнерам в большинстве случаев отдадут предпочтение операторы и частные заказчики», - говорит коммерческий директор Airbus Джон Лихи.

Citation Longitude дебютирует на EBACE-2017

В рамках майской выставки EBACE-2017 американская Textron Aviation впервые представит европейской публике свой новый флагман Cessna Citation Longitude. Бизнес-джет, оборудованный полноценным пассажирским салоном, будет представлен на статической стоянке во все дни проведения выставки.

Между тем Textron Aviation объявила о начале летных испытаний третьего опытного самолета Cessna Citation Longitude. В дополнение к трем опытным летным экземплярам, компания начала сборку на конвейерной линии в восточном кампусе завода IV первых четырех серийных Longitude. Эти самолеты строятся с использованием той же передовой технологической оснастки и методов производства, которые были применены при постройке прототипов и которые позволяют достичь необходимой точности и качества на сборочной линии.

Citation Longitude разработан специально для макси-

мального комфорта пассажиров и предлагает самое высокое давление при герметизации салона в своем классе, как на высоте 5950 футов. Современные технологии салона позволяют пассажирам управлять окружающей средой и системой развлечений с любого мобильного устройства, а высокоскоростной доступ в Интернет в стандарте обеспечивает максимальную производительность в полете. Салон имеет вместимость до 12 пассажиров, причем в нем можно встать в полный рост. Во всей конструкции самолета интегрированы новейшие технологии, в результате чего клиенты получают самые низкие затраты на эксплуатацию в этом классе. Он имеет следующее поколение бортового оборудования Garmin G5000 и двигатели Honeywell HTF7700L с системой FADEC и полностью интегрированным автоматом тяги. Сертификация FAA Citation Longitude ожидается к концу этого года, европейский сертификат типа будет получен в начале 2018 года. Первые поставки запланированы уже на этот год.



Новый уровень

В марте 2017 года авиакомпания «Меридиан», первая среди российских операторов, получила сертификат соответствия требованиям международного стандарта для операторов деловой авиации (IS-BAO) наивысшего, 3 уровня. Данное достижение позволит авиаперевозчику укрепить свои позиции на внутреннем и внешних рынках.

Стандарт IS-BAO был разработан Международным советом деловой авиации (IBAC), головной офис которого находится в Монреале. Аудиторы IBAC провели тщательную проверку системы безопасности полётов и менеджмента качества авиакомпании «Меридиан»

и заключили, что их уровень полностью соответствует самым высоким международным нормам.

«Во время проведения аудита на получение сертификата IS-BAO третьего уровня, состояние безопасности оценивается не только с помощью проверки документов, но и в процессе интервьюирования персонала. К любому сотруднику могут подойти и спросить, например, когда он крайний раз самостоятельно сообщал о своих ошибках руководству, когда присутствовал на встрече по обсуждению безопасности и так далее. Цель интервью — проверить, является ли обеспечение высочайшего уровня

безопасности основой работы каждого сотрудника. Чтобы подготовить персонал к такого рода проверке, невозможно заучить с ними правильные ответы на вопросы, необходим системный подход к обучению, регулярный внутренний аудит и внутренние инспекционные проверки. Сегодня у нас работает команда ответственных сотрудников, на которых можно полностью положиться, это результат многолетней и планомерной работы с персоналом», - отметил генеральный директор авиакомпании «Меридиан» Владимир Лапинский.

В ходе проверки аудиторы организации IBAC изучили уровень риск-менеджмента авиакомпании «Меридиан», провели полную экспертизу внутренней документации: протоколов, актов, чек-листов, а также изучили результаты проверок, выполненных государственными органами, и провели осмотр воздушных судов.

«За 5 лет с начала подготовки к первому аудиту IBAC мы, ориентируясь на международные стандарты, повысили эффективность всех системообразующих процессов нашей компании. За этот период мы смогли интегрировать в ежедневную деятельность авиакомпании такие инструменты как система управления рисками, система добровольных сообщений, управление изменениями, наладить непрерывную подготовку по вопросам обеспечения безопасности полетов и выстроить эффективную «обратную связь» со всеми работниками авиакомпании. Искренне надеемся, что признание со стороны Международного совета деловой авиации послужит толчком к повышению качества услуг российских операторов и развитию всей отрасли в стране», - заявил Юрий Ларченков, заместитель генерального директора авиакомпании «Меридиан».



Фото: Дмитрий Петроченко

До открытия юбилейной выставки HeliRussia осталось менее 50 дней

Менее 50 дней осталось до открытия 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia. К этому времени свое участие в мероприятии подтвердили около 200 отраслевых компаний из 17 стран мира – юбилейная HeliRussia уже превзошла показатели аналогичных этапов подготовительного периода мероприятий предыдущих лет. Ежегодно HeliRussia отражает новые и формирующиеся тренды вертолетной индустрии, а в этом году экспозиция выставки обещает стать наиболее интересной и репрезентативной.

На HeliRussia 2017 планируется представить целый ряд серийных и перспективных вертолетов, как отечественного, так и зарубежного производства. Среди них – легкий российский вертолет «Ансат», который будет показан в нескольких версиях, Ми-38 в новой VIP-конфигурации, а также Ми-171А2, производство которого уже началось, а поставки запланированы на этот год. Будут широко представлены вертолеты иностранной разработки – производимый в России

Bell 407GXP, несколько вертолетов семейства AW от Leonardo Helicopters, семейство легких вертолетов Robinson, а также востребованные в России вертолеты Airbus Helicopters.

Интерес к выставке подстегивает не только демонстрация привычных моделей вертолетов – на HeliRussia можно увидеть смелые и инновационные разработки небольших компаний, которые в ближайшем будущем могут занять свою нишу на рынке. Юбилейная HeliRussia продемонстрирует летный образец легкого вертолета «Афалина», новую модификацию сверхлегкого соосного вертолета «Микрон», оригинальный «Бегалет», два предсерийных образца инновационного проекта VENTOCOPTER, а также другие интересные проекты, находящиеся на стадии НИОКР.

Вместе с тем, как беспилотные системы получают все большее распространение, растет кооперация между предприятиями вертолетной и беспилотной индустрий. На HeliRussia вновь будет представлен широ-

кий модельный ряд различных беспилотников, среди которых Supercam, Орлан – 10, Геоскан 201, Penguin C, Lehmann Aviation LA 500, новый продукт от «Коптер Экспресс» и многие другие. В ходе выставки пройдут соревнования беспилотников – «Кубок HeliRussia по дрон-рейсингу». Кроме того, планируется уделить особое внимание эффективному использованию смешанного флота из вертолетов и БЛА.

Деловая программа международной выставки за годы проведения приобрела авторитет на уровне самостоятельного мероприятия и ежегодно привлекает на HeliRussia широкую аудиторию профессионалов. В рамках выставки в этом году будут продолжены конференции по рынку вертолетов, по санитарной авиации, по беспилотным системам, мероприятия на тему профессиональной ориентации, планируется поднять актуальные темы об авиации и экологии и развитию вертолетных площадок.

К участию HeliRussia 2017 присоединяются новые компании, программа выставки растет. Сама выставка уже стала крупнейшим в Европе и Средней Азии отраслевым мероприятием, а для полного знакомства с ее программой и экспонатами может не хватить и двух дней.

Выставка состоится с 25 по 27 мая в Москве в МВЦ «Крокус Экспо». В настоящее время уже ведется онлайн-регистрация посетителей и аккредитация СМИ, регистрация на мероприятия деловой программы будет начата в середине апреля.

HeliRussia 2017 проводится в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации, организатором выставки выступает Минпромторг России, поддержку мероприятию оказывает Ассоциация Вертолетной Индустрии.



Необыкновенный рост

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в марте 2017 года. В этом месяце в общей сложности был выполнен 67231 рейс бизнес-авиации (в феврале 2017 года – 53526 полетов). Это на 8% больше по сравнению с мартом 2016 года, что отчасти объясняется тем, что в прошлом году в Пасха была в марте (что снизило деловой трафик), а в текущем – в апреле. По итогам первого квартала активность бизнес-авиации в Европе была на 5% выше, чем годом ранее.

Все категории делового флота – бизнес-джеты, турбовинтовые и поршневые самолеты – в марте увеличили

активность в годовом исчислении. Турбопропы и поршневые самолеты показали относительно сильный рост, но бизнес-джеты генерировали почти 60% от общей активности с ростом на 6% в годовом исчислении.

В центральной Европе – Германии, Австрии и Швейцарии – зафиксирован сильный рост. Полеты из Германии выросли на 18% в годовом исчислении, в том числе наблюдался значительный подъем на внутренних рейсах и на маршрутах в Великобританию и Францию. Среднемесячный прирост в Германии в первом квартале составил 855 рейсов.

Франция остается самым крупным европейским рынком, имея 22% от общего европейского трафика. В марте рост активности составил 4%, что добавило по сравнению с прошлым годом 560 рейсов. Рынок Великобритании также продолжает расти, и в марте полеты по направлению в ЕС выросли на 7% в годовом исчислении.

В то время как полеты в Европе в марте выросли более чем на 8% в годовом исчислении, трафик на Ближний Восток и в СНГ снизился, а количество рейсов из Европы в Северную Америку и Африку показало двузначный рост. Прилеты в Европу из Западной Африки снизились на 11%.

Наибольшую долю рейсов из общего трафика заняли частные полеты, которые после нескольких месяцев снижения выросли на 6,5%. Активность чартеров увеличилась на 10% в годовом исчислении, что продолжило положительный тренд последних 12 месяцев.

Трафик коммерческих чартеров вырос в годовом ис-

числении в 9 из 10 самых активных стран, при этом рост более 10% был у всех стран из ТОП-5, включая Италию, несмотря на 10%-ное падение частных рейсов. А в Германии, Скандинавии и Турции частные владельцы летали значительно больше, чем годом ранее.

Активность бизнес-лайнеров и среднеразмерных бизнес-джетов в марте существенно снизились, но все остальные сегменты показали рост. Особенно сильный годовой рост зафиксирован в сегментах сверхдальних, легких и сверхлегких джетов. Эти сегменты показывали рост активности в 10 из 12 последних месяцев.

Трафик бизнес-авиации в марте вырос почти во всех оживленных аэропортах Европы, за исключением Внуково и Лinate. Ле Бурже и Женева показали очень хороший рост, а трафик в Шонефельде увеличился невероятно. В то же время активность в Каннах снизилась на 21% в годовом исчислении.

Ричард Кое, управляющий директор WingX Advance, комментирует: «Особенно сильный годовой рост в марте был «спровоцирован» более поздней Пасхой. Тем не менее, мартовский подъем подвел итог самого позитивного первого квартала за последние несколько лет. Активность в Германии отскочила после слабого 2016 года, в то время как Франция и Великобритания поддержали сильные тенденции, несмотря на макроэкономическую нестабильность. Чартерный рынок генерирует наибольшую активность, особенно в сегменте легких джетов. Несмотря на некоторый рост трафика частных самолетов, тенденция подразумевает то, что деловые путешественники все чаще предпочитают чартеры».

WINGX Business Aviation Monitor



Фото: Дмитрий Петроченко

Ближе к небу

Вертолет постепенно превращается из роскоши в средство передвижения. Многие бизнесмены не только используют его для путешествий, но и превращают в хобби. Для тех, кто не может себе это позволить, тоже есть выход — вертолетные экскурсии. Сколько стоит обзавестись собственной машиной?

К столичному региону приписаны порядка 300 винтокрылых машин. Порядка 10% из них — корпоративные. Например, в Подмоскowie базируются машины РЖД и АФК «Системы». На них удобно совершать перелеты в тот же Санкт-Петербург: получается чуть быстрее, чем на «Сапсане» — около трех часов. Остальные 250 машин частные.

Самый бюджетный способ полетать — взять получасовую экскурсию на небольшом Robinson. В среднем цена составит около 25 тыс. руб. на трех пассажиров. Желających много, особенно в летний сезон, рассказал «Коммерсантъ FM» руководитель проекта BizavNews Дмитрий Петровиченко.

«Клиент может выбрать для экскурсионного полета как сравнительно дешевый вертолет класса Robinson, так и достаточно элитный, класса AgustaWestland. Ценник начинается от 25 тыс. руб. за 40 минут полета. Часто вертолет берут в качестве транспорта для активного отдыха, например, полета на рыбалку. Ценник в таком случае составит порядка 75-100 тыс. руб.», — добавил он.

В столичных аэропортах есть услуга «трансфер на вертолете». Например, добраться из Шереметьево в Домодедово будет стоить порядка 40 тыс. руб. Спрос небольшой — в сутки сейчас выполняется около десяти подобных перелетов. Для сравнения: в Нью-Йорке добраться в JFK с Манхэттена стоит около \$200 на человека. А, например, очень востребован-

ный рейс Монако-Ницца, который длится всего семь минут, стоит €90.

В случае серьезных отношений с небом придется раскошелиться: для получения летного удостоверения нужно пройти спецподготовку. Программа обойдется в сумму от 1,3 млн руб. до 2 млн руб. По оценке экспертов, в стране сейчас несколько тысяч частных пилотов.

Среди них — известный финансист, гендиректор холдинга «Открытие» Рубен Аганбегян: «Изучение аэродинамики и экзамен по ней были для меня мощным вызовом. Это великолепная возможность взбодрить ум, который уже давно занимается простым примером, кому поручить то или иное задание. Управление вертолетом напоминает велосипед — это некая моторика, после чего все остальное становится несложным».

Покупка подержанного борта, который подлежит капитальному ремонту, обойдется примерно в \$250 тыс., новый будет стоить в 2,5 раза больше, поделился директор по связям с общественностью компании «Русские вертолетные системы» Азад Карриев.

«Ценник начинается с пары-тройки сотен тысяч долларов за Robinson R22 или R44 и заканчивается заоблачными цифрами, если мы рассматриваем крупные вертолеты от таких именитых производителей, как AgustaWestland, например, AW139, Sikorsky или Eurocopter. Содержание вертолета в ангаре стоит 150 тыс. руб. в месяц», — пояснил он.

При наличии средств и времени можно спланировать любой перелет. Аэроклубы организуют самостоятельные международные путешествия, вплоть до кругосветок. Об опыте клуба на основе компании

Heliport рассказал начальник службы организации пассажирских перевозок компании Heliport М Михаил Демидов: «Организуются полеты куда угодно. С нашей площадки Heliport Moscow клиенты улетали в Куршевель, Прибалтику, Англию, Новую Зеландию и на Полярный полюс».

Сейчас разрешение на полет носит уведомительный характер, за час до вылета нужно сообщить о своем намерении. К закрытым зонам относятся военные и правительственные объекты. И до сих пор бесполетной является зона над Москвой. Это главное препятствие для развития вертолетного такси и увеличения парка корпоративных машин.

В бразильском Сан-Паулу Uber запускает такси-вертолеты. Вызвать машину можно будет через приложение. Стоимость услуги составит от \$20 на человека.

Источник: Коммерсантъ FM



Фото: Дмитрий Петровиченко

Ничего личного, только бизнес

Ничего личного, только бизнес. Наверное, так точнее всего охарактеризовать бизнес-авиацию. Частный самолет уже давно стал серьезным деловым инструментом, который позволяет оптимизировать важнейший ресурс современного предпринимателя – время. Глобализация экономики заставляет постоянно передвигаться по миру, на шаг опережая конкурентов. Не удивительно, что в условиях острой борьбы бизнесмены часто обращаются к бизнес-авиации, а некоторые даже задумываются о покупке собственного самолета.

Уравнение с тремя неизвестными

Существует три основных способа попасть в бизнес-джет. А именно – взять в аренду, участвовать в программе долевого владения и купить самолет целиком.

«Чартерные перелеты – самый бюджетный вариант в бизнес-авиации, они подходят для самого широкого круга путешественников: от разовых полетов в год до двух-трех перелетов в месяц», – рассказывает Алишер Эльмурадов, совладелец брокерской компании LL Jets.

Стоимость на популярных чартерных направлениях из Москвы в Ниццу, Цюрих, Париж колеблется в диапазоне 30 тыс. евро на большом комфортабельном самолете типа Challenger 605. Джет поменьше, например, Citattion XLS, обойдется в 20 тыс. евро. А если повезет подсесть на пустой возвращающийся борт, то ценник можно сбить на 30–50%.

Второй вариант, доленое владение, подразумевает, что человек пользуется бортом довольно часто, но меньше 400 часов в год. Пионером долевого владения

считается компания Уоррена Баффета NetJets, которая практикует «расчленение» самолетов с 80-х годов прошлого века. Схема выглядит следующим образом – бизнесмен покупает долю в самолете, которой соответствует определенное число летных часов в год. Например, 1/16 доли самолета равняется 50 часов налета в год и стоит порядка \$550 тыс. (на небольшом бизнес-джете типа Phenom 300 для 9 пассажиров). Максимальная доля – это половина самолета, за которую бизнесмен получает 400 часов в год. Стоимость этой доли составляет \$4,4 млн. В принципе за эти деньги на вторичном рынке уже можно купить десятилетний самолет типа Citation CJ3, рассчитанный на 9 пассажиров.

При расторжении контракта бизнесмену возвращается доля от рыночной стоимости борта, т. е. сумма, меньшая, чем он заплатил первоначально. Об этом предпочитают не говорить до определенного момента, но покупая часть самолета, клиент ежемесячно оплачивает также текущие эксплуатационные расходы. А это – топливо, техническое обслуживание, кейтеринг, сборы за взлет и посадку. В зависимости от размера самолета и доли в нем текущие расходы могут составлять от \$9 600 до \$60 тыс. в месяц. В итоге доленое владение становится переходной ступенью: дороже, чем чартер, но менее накладно по сравнению с содержанием собственного самолета.

Третий вариант – полное владение частным самолетом. В этом случае ценник может варьироваться от \$3–5 млн. за легкий самолет до \$70 млн за дальнемагистральные бизнес-джеты и \$200–300 млн. за роскошные лайнеры типа Airbus и Boeing. Но главное, что нужно знать, – к сумме контракта прибавляются значительные эксплуатационные расходы. Так что размер эксплуатационных затрат за несколько лет легко может превзойти стоимость самого самолета.



Дьявол кроется в деталях

Будет не лишним сказать, что покупка собственного самолета – серьезный шаг, сопряженный с рисками, кредитованием, международными юрисдикциями и десятками других нюансов. Поэтому не стоит скупиться на консалтинг: квалифицированные советы при выборе модели, подборе экипажа, месте прописки самолета могут значительно снизить расходы на его содержание в долгосрочной перспективе.

Самолеты различаются не только по своим летно-техническим характеристикам и цене, но и по уровню годовых эксплуатационных расходов. Из чего они складываются? Это заводская стоимость, подготовка экипажа, дооснащение самолета, зарплата экипажу, страховка, комиссия за управление авиакомпанией, стоимость топлива и техобслуживания и операционные расходы (аэропортовые и аэронавигационные сборы, кейтеринг), размер которых зависит от количества летных часов. Все это необходимо учитывать и при принятии решения о покупке, и при выборе определенной модели. Если самолет приобретает не только для подтверждения статуса владельца, но и с целью эффективного использования, необходим тщательный анализ и точный расчет. Важно найти верный баланс между собственными потребностями и предпочтениями, и целесообразностью вложения денег в частный или корпоративный самолет.

Воздушная ипотека

Одно из первых и важнейших решений – это выбор схемы финансирования: кредит или лизинг. Условия получения кредита в разных банках существенно различаются и, как правило, определяются в индивидуальном порядке путем достаточно длительных переговоров с клиентом. Один из ключевых момен-



тов при покупке нового самолета – найти управляющую компанию, аккредитованную международным банком. Это значительно упростит процедуру кредитования и сэкономит время. Один из активных игроков банковского сектора – это швейцарский банк UBS.

Как и в случае с покупкой автомобиля, самолет требуется застраховать. Услуги по страхованию воздушного судна предоставляют как страховые компании, так и международные страховые брокеры. Принципиальная разница состоит в том, что страховая компания несет ответственность перед клиентом в полном объеме, указанном в полисе, и в случае не-

обходимости перестраховывает риски. Брокер же не несет перед клиентом денежных обязательств при наступлении страхового случая, ответственность распределяется между страховыми и перестраховочными компаниями, которым брокер распределил долю риска.

Место прописки

Выбор места и типа регистрации определяет тот круг возможностей и, наоборот, ограничений, которые получает владелец бизнес-джета. Существует два варианта: коммерческая эксплуатация, когда самолет в свободное от полетов владельца время вы-

полняет чартерные рейсы, и частная – в этом случае самолет совершает полеты исключительно в интересах владельца.

Традиционно популярными авиационными реестрами среди российских собственников бизнес-джетов считаются Европа (Австрия и Швейцария), оффшорные государства (Арубы, Бермуды, Каймановы острова). Правда, в последнее время наметился определенный отток в сторону новых более выгодных авиационных реестров. В первую очередь на Мальту и остров Мэн.

В случае с Мальтой интерес связан с тем, что с 2004 года Мальта находится в Еврозоне, а значит, имеет все преимущества объединенной Европы. Для российских собственников бизнес-джетов это означает беспрепятственные полеты по всем 28 странам Ев-

росоюза. Для сравнения, если самолет зарегистрирован в России, то на получение разрешения уйдет от нескольких часов до 14 дней. Кстати, европейское направление – самое популярное у россиян: по данным компании Aim of Emperor, имеющий сертификат эксплуатанта Мальты, в год на него приходится минимум 70% от всех рейсов.

Вторым несомненным преимуществом является гибкая налоговая политика Мальты.

«С мальтийским префиксом 9Н нам удастся заметно сэкономить на хендлинге и авиатопливе, – делится опытом Ираклий Литанишвили, собственник группы компаний Aim of Emperor. – В отличие от широко известных оффшорных реестров Арубы, Бермудов и Каймановых островов, Мальта возвращает НДС, что позволяет оптимизировать расходы по этой статье от

20 до 50%. Аналогичная процедура предусмотрена в хендлинге, где экономия составляет 10–20%».

Сколько стоит самолет

Понимая прямые и переменные статьи расходов, можно определить затраты, которые ожидают будущего владельца ежегодно. Итак, популярный в России дальнемагистральный бизнес-джет Global 5000 стоит порядка \$50 млн. В год прямые расходы – а это топливо, техническое обслуживание, зарплаты экипажу, страховка – будут обходиться примерно в \$1 млн 300 тыс. К этому нужно добавить переменные расходы, которые напрямую зависят от того, как интенсивно планирует летать собственник. Они в среднем составляют еще \$1 млн 400 тыс. Итого: \$2 млн 700 тыс. Разумеется, самолеты высшей ценовой категории дороже в обслуживании, в то время как средний и легкий классы более экономичные. Так, легкий реактивный самолет HondaJet, вместительность которого составляет 7 человек, обойдется владельцу всего ориентировочно в \$800 тыс. в год.

Нужен ли собственный самолет – решать вам. Людей, арендующих бизнес-джеты, значительно больше, чем тех, кто покупает собственный. Бизнес-чартер проще и экономичнее, но и у него есть минусы. У разных операторов разный уровень сервиса, в итоге ощущения заметно колеблются от полета к полету. Есть и риск того, что не удастся заказать срочный вылет, а также точно спрогнозировать расходы на передвижение из-за колебания цен. Частный самолет – это максимальная гибкость, конфиденциальность и привычный комфорт при высоких инвестициях в приобретение и постоянные расходы на эксплуатацию.

Источник: BusinessTravel



Испытание Россией

В конце июля 2016 года российская компания Nesterov Aviation (авторизованный центр швейцарского авиапроизводителя Pilatus Aircraft по продажам турбовинтовых самолетов PC-12 на территории России) поставила российскому заказчику новый самолет PC-12NG. Самолет приобретен крупной региональной компанией для корпоративных нужд и эксплуатируется в интересах собственника компании и топ-менеджмента. Спустя пять месяцев после ввода в эксплуатацию BizavNews удалось пообщаться с представителями собственника и пилотами и выяснить

все плюсы и минусы новой машины в российских условиях. Как оказалось, минусов нет.

Но начнем по порядку. Решение о приобретении не было спонтанным. В течении 2-х лет представители владельца анализировали рынок, пробовали летать на разных самолетах, посещали выставки и присматривались к различным моделям турбопропов. Как основного конкурента рассматривали двухдвигательный KingAir 350i, но повышенные расходы из-за второго двигателя и неосвоенность данного типа в

РФ predeterminedили выбор в пользу Pilatus PC-12 NG. Кроме того, максимальный взлетный вес KingAir 350i более 6,5 тонн, соответственно, согласно законодательству РФ, эксплуатация его без включения в сертификат эксплуатанта (коммерческого или АОН) не допускается, а Pilatus PC-12 NG является легким воздушным судном (максимальный взлетный вес 4740 кг) и компания эксплуатирует его самостоятельно, без оператора.

«На момент покупки Pilatus PC-12 NG мы уже в течении двух лет эксплуатировали вертолет Airbus Helicopters AS350B3E (H125). Данный вертолет успешно решал задачи по нашему основному маршруту Владимир - Москва - Владимир – это около 200 км в один конец. Но у компании всегда были задачи полетов в отдаленные от Владимира регионы РФ, такие как Санкт-Петербург, Петрозаводск, Астрахань, а также за границу. Логично, что полеты на вертолете на такие расстояния не эффективны, поэтому мы задумывались о приобретении собственного самолета», - рассказывает Алексей, представитель владельца.

«Конфигурация салона с 6-ю креслами бизнес-класса и 2-мя быстросъемными креслами привлекла возможностью быстрой трансформации: она позволяет оперативно увеличить место под багаж за счет 2-х быстросъемных кресел, установленных сзади. Установка и снятие быстросъемных кресел занимает 5-7 минут. В основном мы летаем с 4-6 пассажирами, но, когда есть необходимость, мы можем взять до 8 человек на борт. Немаловажным фактом также является наличие в такой компоновке вакуумного туалета на борту».

«Мы эксплуатируем самолет с ноября 2016 г. и за это время у нас остались только положительные эмоции.»



Фото: Дмитрий Петроченко

Самолет справляется со всеми задачами на 100%. Нас очень привлекли предварительные расчеты переменных и постоянных расходов, предоставленные компанией Nesterov Aviation, но по итогам эксплуатации мы можем сказать, что расходы даже ниже ожидаемых», - продолжает Алексей.

Так что больше всего нравится в этом самолете? И владелец, и технический персонал едины в своей оценке. Прежде всего привлекает стоимость эксплуатации и надежность машины. Например, расход

керосина марки ТС-1 на плече до 1 часа – 250 л/час, на плече более 3 часов – 200 л/час, что сопоставимо с вертолетом типа Н125. Благодаря российской регистрации и небольшому взлетному весу аэропортовые сборы также достаточно низкие. По опыту полетов по РФ и в Европу, переменные расходы составляют около 40000 руб./час, фиксированные платежи (ФОТ экипажа из 3 человек, инженера, оплата базировки, страховки, формы ТО по календарю и другие фиксированные платежи) составляют около 950 000 тыс. руб. в месяц. Что касается надежности, то в декабре

2016 г. на самолете был выполнен годовой чек – это самая крупная форма ТО для данного типа и в ходе данной формы у самолета не было выявлено никаких недостатков.

«Pilatus PC-12 представляет собой уникальное сочетание одного мощного и надежного турбовинтового двигателя с большим и вместительным планером совершенной конструкции. Главное достоинство этого самолета – способность совмещать важную для пилотов неприхотливость турбопропа и важный для пассажиров комфорт небольшого бизнес-джета. В принципе самолетом без всяких проблем может управлять один пилот!»

«При этом, самолет может садиться на короткие и неподготовленные полосы. Это возможно благодаря конструкции убираемых шасси и высоко поднятым крылом для работы с коротких площадок», - говорит Роман, шеф-пилот.

PC-12 NG оборудован встроенной авионикой Honeywell Primus Apex. В ее составе четыре больших дисплея, включая основные полетные дисплеи (PFD) и два многофункциональных дисплея (MFDs), что обеспечивает фантастическую информативность и удобство данной системы. Система обеспечивает синтетическое изображение с учетом введенных данных о поверхности, пилотажно-навигационный комплекс, сюда же выводится траффик, погода от метеорадара, блок радиосвязи и прочее. Эта авионика делает самолет практически всепогодным!

К тому же он сертифицирован для полетов в условиях обледенения, обладает комбинацией механической и электрической антиобледенительной системы и может легко эксплуатироваться при рабочих температурах от -50 до +55°C.



Фото: Дмитрий Петроченко

Все самолеты PC-12 NG оборудуются двигателем Pratt&Whitney Canada PT6A-67P, мощностью 1200 л.с. Это один из самых популярных и надежных двигателей для турбовинтовых самолетов в истории.

«Максимальная высота полета 30000 футов или 9144 метров, что сравнимо с рабочими высотами пассажирских самолетов Боинг 737 или А320. Это дает возможность обходить опасные метеоусловия

(турбулентность, зоны обледенения), делает перелет безопасным и комфортным».

«Есть и еще один бонус для любителей немецких автомобилей! Pilatus объединился с BMW Group Designworks для создания интерьеров самолета и кабины пилотов. Немцы на славу поработали над салоном: все очень удобно, продумано и стильно», - рассказывает Роман.



Фото: Дмитрий Петроченко

Сейчас PC-12 NG базируется в аэропорту г. Иваново (аэропорт «Южный»). Несмотря на то, что самолет достаточно неприхотливый к условиям базирования на перроне, компания установила для него надувной ангар с системой отопления. Самолет очень прост с точки зрения технического обслуживания: у него есть 100-часовые и годовая формы. Сейчас техническое обслуживание самолет проходит в Швейцарии, на заводе Pilatus, но уже в этом году поставщик, компания Nesterov Aviation, планирует открыть сертифицированный сервисный центр и центр поставки запчастей, так что все техобслуживание будем проходить в России. Это ускорит прохождение ТО и значительно снизит его стоимость.

География полетов у самолета различная, в основном она связана со служебными задачами топ-менеджмента компании: уже выполнены рейсы во Внуково, Астрахань, Женеву. В планах больше летать за границу – развивать бизнес.

«Самолет используется как для пассажирских, так и для грузопассажирских перевозок. Большая грузовая дверь 1,35x1,32 метра позволяет грузить действительно большие коробки и ящики. По официальным данным в эту дверь помещается даже мотоцикл! Правда, мы пока не пробовали, но кто знает, чем еще увлечется владелец самолета!», - продолжает Роман.

«Официальный представитель Pilatus в РФ Nesterov Aviation, не только оказывали нам поддержку на всех этапах приобретения ВС, но и консультировали при подборе экипажа, получении СЛГ, организовывали техническое обслуживание и т.д. Мы им доверяем. После открытия сервисного центра будем у них проходить ТО и приобретать запчасти. А когда дело дойдет до покупки нового самолета, побольше, они обещали помочь с продажей нашего нынешнего

PC-12NG. У самолета самая большая в своем классе остаточная стоимость, поэтому на этот счет мы не переживаем».

«Мы заинтересованы новой машиной Pilatus – бизнес-джетом PC-24, который сейчас проходит этапы сертификации в Европе. Это будет поистине уникальный самолет. Первый в мире реактивный бизнес-джет, способный приземляться на короткие и неподготовленные полосы», – говорит Алексей.

По мнению эксплуатанта, машина является оптимальным вариантом для полетов по РФ и в Европу на плече до 4-х часов (около 2000 км). Эта машина для тех, кто считает затраты и понимает, что полет на бизнес-джете типа Global 5000 или Gulfstream G550 по маршруту Москва-Казань или Москва-Санкт

Петербург – это просто на просто сжигание денег. Самолет позволяет оптимизировать бюджет без потери в комфорте.

«Сейчас это, к сожалению, не самый популярный самолет в России, но мы уверены, с развитием региональной авиации, с увеличением количества аэродромов и с популяризацией авиации в нашей стране ситуация изменится в лучшую сторону. Сейчас мы все работаем над популяризацией и развитием частной авиации в России. Мы приветствуем новых владельцев PC-12NG в России и будем рады поделиться опытом. Мы верим в светлое будущее, когда частный самолет станет не роскошью, а средством передвижения и уверены, что Pilatus PC-12NG займет достойное место, потому что в своем классе ему нет равных!», – резюмирует Алексей.



Фото: Дмитрий Петроченко

Самолет недели

Оператор: **Jet Aviation Business Jets AG**

Тип: **Dassault Falcon 900EX**

Год выпуска: **2002 г.**

Место съемки: **март 2017 в Geneva - Cointrin (GVA / LSGG), Switzerland**



Фото: Дмитрий Петроченко