



Прошедшая неделю еще больше приблизила нас к долгожданным новогодним и рождественским праздникам. Уже через несколько недель мы погрузимся в традиционно длинные выходные, но еще надеемся рассказать вам о многом из мира деловой авиации. Из наиболее интересного на этой неделе стоит отметить очередную победу JETEX. Jetex Flight Support выиграл в трех престижных номинациях премии World Travel Awards. Награждение победителей проходило в Мускате 28 ноября. В итоге Jetex признан лучшим в категориях World's Leading FBO Brand 2019, World's Leading FBO Terminal 2019 за VIP терминал в Омане и World's Leading FBO Brand Website 2019.

Компания Airbus продолжает передавать заказчикам самолеты семейства ACJ320neo. Немецкий бизнес-оператор DC Aviation получил новый Airbus ACJ320neo. На прошлой неделе самолет был доставлен из Тулузы в Штутгарт, где расположена штаб-квартира оператора. В ближайшее время лайнер отправится на кастомизацию в Индианаполис в распоряжение компании Comlux Completion. Напомним, что в августе Comlux сообщил, что подразделение Completion было выбрано DC Aviation Group для комплектации VIP-интерьера ACJ320neo.

Компания Colibri Aircraft, которая специализируется на маркетинге, перепродаже и покупке подержанных частных самолетов, опубликовала рейтинг европейских аэропортов с самым загруженным бизнес-трафиком в осенний период. Как и год назад, европейским лидером остался Paris Le Bourget (в среднем 2,292 рейсов в месяц). Но нам пришлось вносить коррективы в это исследование. Подробности в этом номере.



Флот в Азии сокращается

На фоне падения деловой уверенности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в настоящее время отток деловых самолетов из региона выше, чем приток

стр. 21



Полет в особо крупном размере

Развитие бизнес-авиации всегда является показателем роста деловой активности и новости об уголовном преследовании участников рынка видят неприятно

стр. 22



Миллениалы формируют образ бизнес-авиации

Миллениалы — люди, рожденные между серединой 1980-х и 1995 г., уже сейчас формируют образ частной авиации будущего, как в части дизайна, так и в части выбора работодателя

стр. 24



Бренд, закаленный Формулой 1

Гонщик в прошлом, сегодня Тьерри Бутсен стоит у руля компании Boutsen Aviation, которая специализируется на деловой и частной авиации

стр. 26

Gulfstream
G600



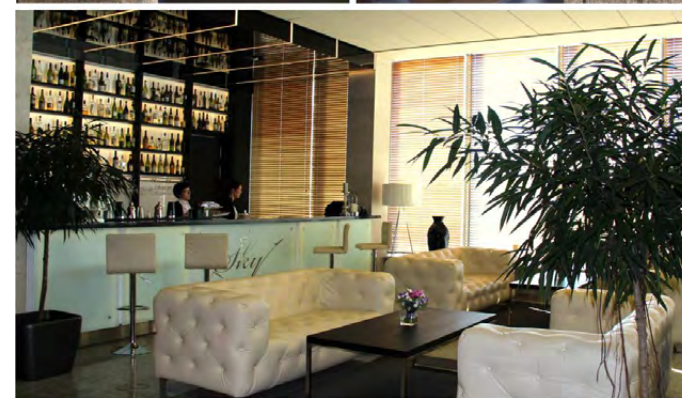
В ожидании Brexit

Компания Gulfstream Aerospace открыла европейский центр распределения запчастей для поддержки клиентов, переместив его из Лондона (вблизи лондонского аэропорта Хитроу) в производственный комплекс Fokker Logistic Park, прилегающий к Amsterdam Schiphol Airport. В настоящий момент центр полностью функционирует и до конца года в нем будет сосредоточен пул запчастей на сумму в \$28 млн.

«Мы сделали этот шаг, чтобы обеспечить постоянную быструю доставку запчастей и материалов клиентам из ЕС», - сказал президент Gulfstream Customer Support Дерек Циммерман. «При подго-

товке к Brexit мы начали перевозить запасные части из нашего распределительного центра в Лондоне в Амстердам несколько месяцев назад». Он добавил, что минимальный пул запчастей уже сформирован и прошел таможенную очистку в ЕС.

Циммерман также отметил, что клиенты из Великобритании продолжают получать поддержку от сервисного центра Gulfstream в лондонском аэропорту Лутон, который имеет запас запчастей на \$45 млн. «Поставка и доступность запасных частей в Великобритании остаются первоочередной задачей для нашей компании по мере развития более крупного европейского рынка», - сказал он.



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

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

ЦПК принял переданные весной самолеты Ту-204-300

Самолеты Ту-204-300 приняты Центром подготовки космонавтов им. Ю. А. Гагарина (ЦПК), для которого ранее были переоборудованы и переданы весной компанией «Ильюшин Финанс Ко». Об этом сообщил ТАСС начальник ЦПК Павел Власов.

«Самолеты приняли», - сказал Власов. Он добавил, что в конце прошлой недели подписал соответствующие акты.

По словам начальника ЦПК, в Росавиации были зарегистрированы права на эксплуатацию воздушного средства. Как уточнил Власов, самолеты будут находиться в совместном пользовании с ПО «Космос».

В Центр подготовки космонавтов поступили два

самолета Ту-204-300. Первый из них назван в честь конструктора Сергея Королева, второй - в честь первого в мире космонавта Юрия Гагарина. Они позволяют перевозить до 53 пассажиров, размещенных в трех салонах. Для космонавтов оборудованы специализированные купе, оснащенные интерактивной системой развлечений. Борт оснащен спутниковой системой связи, чтобы обеспечить доступ в интернет и возможность звонков.

Ранее источник сообщил ТАСС, что самолеты Ту-204-300 для ЦПК оснастят медицинскими капсулами, которые позволят начать реабилитацию экипажа на борту воздушного судна.

Источник: ТАСС




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

ОБРАЩАЙТЕСЬ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ИНФОРМАЦИЕЙ JETFLITE OY
+358 20 5101900 24/7

JETFLITE





Волваздел и Сблв 2009 лалалел горувалл марелл компалл Волваздел лс. лл лел десерлн струкчур лБолваздел лс. Все права защищены.

Непревзойденный. От замысла до воплощения.

Это не простая случайность. Это тщательно продуманное решение. Исключительное сочетание летных характеристик и плавности хода - плод непрерывного стремления Bombardier к инновациям. Сочетание совершенства инженерной мысли и мастерства. Спокойный, плавный полет - уверенность, которую дают только самолеты Bombardier.

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

Bombardier переезжает из Торонто в Торонто

Компания Bombardier в начале 2023 года перенесет окончательную сборку самолетов семейства Global из Toronto Downsview Airport в Toronto Pearson International Airport. Bombardier заключил сделку, подписав договор долгосрочной аренды земли с Управлением аэропортов Большого Торонто для строительства нового завода площадью 93000 кв.м., который расположится на 16,5 гектарах. Завод будет построен в 2023 году. Прогнозируемый объем производства – 100 самолетов в год (Global 5550/6500/7500).

Как комментируют в компании, завод будет оснащен

современным оборудованием с применением инновационных технологий сборки, включая лазерные измерения для точного соединения основных конструкций самолетов, таких как крыло и фюзеляж.

«Bombardier также будет использовать значительные инвестиции в НИОКР и дальнейшее сотрудничество с колледжами и университетами Онтарио для обучения, исследований и разработок. Он также внесет многомиллионный вклад в Консорциум аэрокосмических инноваций и исследований Downsview по созданию аэрокосмического центра для академических исследований и обучения», - отметили в компании.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

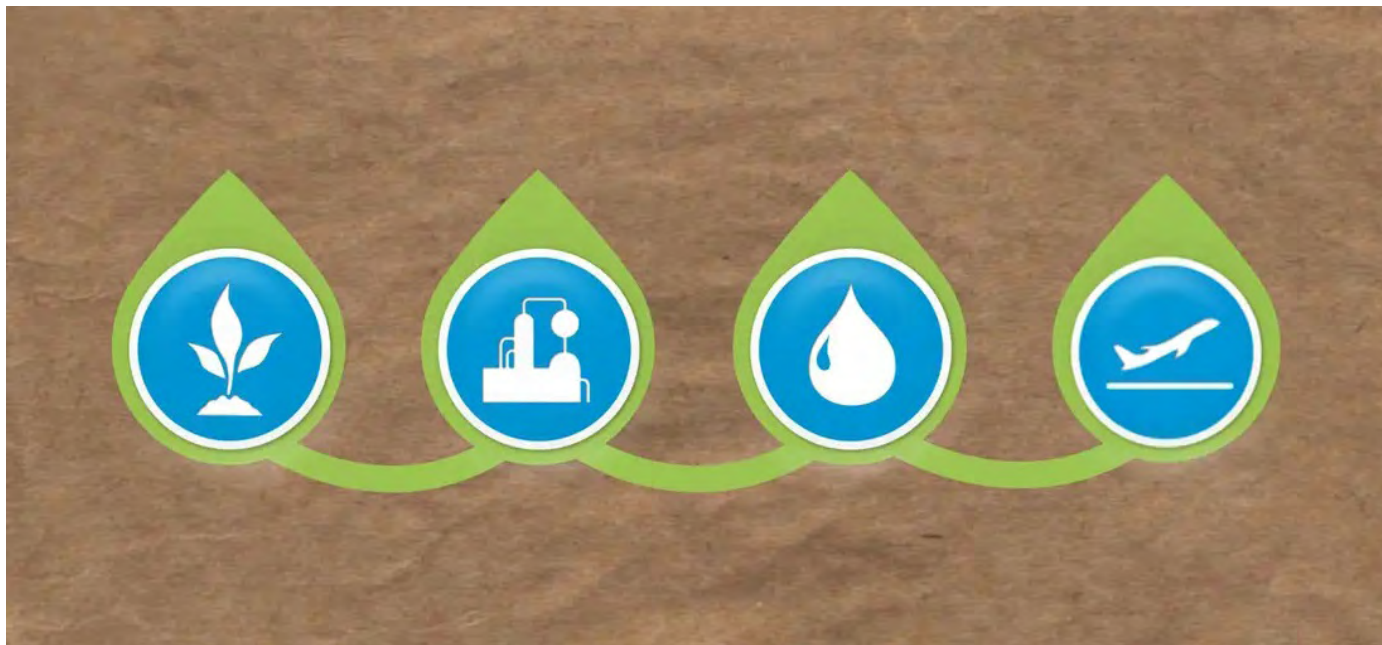
ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Деловой авиации предлагают поучаствовать в производстве SAF

Голландский поставщик авиационного топлива SkyNRG запустил программу, которая поможет покрыть расходы на строительство завода по производству экологически чистого топлива (SAF), который будет возведен в Делфзейле, Нидерланды. Программа, названная Board Now, обеспечит рынок для SAF, предлагая компаниям возможность снизить выбросы углекислого газа в деловой авиации с помощью пятилетних закупок SAF на заводе DSL-01. Ожидается, что предприятие будет введено в эксплуатацию в 2022 году. Это будет первое в Европе специализированное производство SAF, и, хотя основная доля произведенного биотоплива будет востребована авиакомпанией-партнером KLM, SkyNRG ожидает, что к концу 2020 года оставшиеся мощности завода будут зарезервированы через Board Now.

Организации, которые присоединяются к программе, такие как стартовые партнеры PwC Netherlands и Skyscanner, берут на себя обязательство забрать и оплатить надбавку по своему усмотрению за SAF, произведенное на заводе DSL-01.

«PwC делает все возможное для того, чтобы существенно сократить выбросы в деловых поездках», - сказала член совета директоров PwC Netherlands Пенате де Ланге, добавив, что использование SAF может привести к снижению выбросов CO₂ как минимум на 85% по сравнению с обычным реактивным топливом. «Благодаря нашей приверженности SkyNRG мы укрепляем стратегию экологичных деловых поездок и считаем, что это очень важный шаг на пути к экологически чистому полету».



ALL-AROUND LUXURY,
POWER-PACKED
PERFORMANCE

Rethink Convention. **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Universal пришла в Пекин

В соответствии с недавно подписанным соглашением, вступившим в силу с 1 декабря, компания Universal Aviation China (подразделение Universal Weather and Aviation) начинает предоставлять услуги наземного обслуживания в China Capital Jet (CJet) в Пекине, которая управляет единственным FBO в аэропорту Beijing Capital. В последние два десятилетия Universal присутствует в Китае и обеспечивает наземное обслуживание частных самолетов в международных аэропортах Шанхай Пудун и Гуанчжоу Байюнь.

«Сочетание нашего местного опыта, отмеченного наградами за наземное обслуживание и стандарты безопасности, с опытом и приверженностью CJet к совершенствованию инфраструктуры деловой авиации, помогут снизить риски и стресс для наших клиентов при работе в Пекине», - сказал председатель правления Universal Грег Эванс. «Мы с нетерпением

ожидаем разработки программ обучения и обмена информацией с CJet, которые будут способствовать дальнейшему развитию и упрощению условий для деловой авиации во всем Китае».

CJet, единственный авторизованный наземный сервис и терминал по обслуживанию пассажиров деловой авиации в Пекине. В 2015 году компания подписала соглашение с сетью FBO Million Air, в рамках которого предприятие было переименовано в Million Air Beijing. Это соглашение привело к тому, что было принято решение о внедрении западных процедур в сервисе FBO и оперативной деятельности, а сотрудники были направлены в штаб-квартиру компании Million Air в Хьюстоне для обучения. Пока неясно, как последняя сделка с Universal Aviation China повлияет на этот альянс. По данным издания AIN, Million Air проводит переговоры со своими китайскими коллегами.





FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

**Признанный
уровень качества**



Best FBO
in Europe





Jetex получил три «Оскара» в Мускате

Jetex Flight Support выиграл в трех престижных номинациях премии World Travel Awards. Награждение победителей проходило в Мускате 28 ноября. В итоге Jetex признан лучшим в категориях World's Leading FBO Brand 2019, World's Leading FBO Terminal 2019 за VIP терминал в Омани и World's Leading FBO Brand Website 2019.

Как отметил г-н Мардини, 2019 год выдался для компании ярким на события. Летом FBO Jetex, расположенный в парижском аэропорту Ле-Бурже (Paris-Le Bourget Airport (LBG/LFPB)), отметил свое

десятилетие. Весной текущего года парижский FBO получил наивысшую оценку Global Star Rating System в области предоставления услуг для клиентов деловой авиации. Шейх Мохаммед бин Рашид Аль Мактум, вице-президент и премьер-министр ОАЭ, эмир Дубая, обнародовал официальные результаты Global Star Rating System в сфере услуг, удостоив два FBO компании наивысшей награды – «5 Звезд». Речь идет о FBO Paris – Le Bourget и Dubai. На данный момент Jetex – единственная частная авиационная компания в мире, получившая наивысшую оценку.



«Внуково» вошел в ТОП 10 европейских аэропортов

Компания Colibri Aircraft, которая специализируется на маркетинге, перепродаже и покупке подержанных частных самолетов, опубликовала рейтинг европейских аэропортов с самым загруженным бизнес-трафиком в осенний период. Как и год назад, европейским лидером остался Paris Le Bourget (в среднем 2292 рейсов в месяц), а далее идут:

- Farnborough (1346)
- Geneva International (1329)
- London Luton (1235)
- Nice Cote d'Azur (1214)
- Zurich (1039)
- Vnukovo International (787)
- Malpensa International (770)
- Ciampino G.B. Pastine (712)
- Vienna International (699)

Наибольший рост в годовом исчислении показал Malpensa International (+82%), а отрицательная динамика наблюдалась в Geneva International (-9,1%).

Впрочем, данные, приведенные Colibri Aircraft в

отношении аэропорта «Внуково» не весьма корректны. VizavNews связался с пресс-службой АО «Центр Бизнес Авиации (Внуково-3) и получил объективную статистику по количеству рейсов, выполненных в осенний период. Так в сентябре было выполнено 1299 рейсов, в октябре – 1252 рейса, а в ноябре – 1044 рейса. Таким образом, московский аэропорт поднялся на несколько позиций и по трафику входит, как минимум в пятерку.

«Несмотря на разговоры о том, что Brexit оказывает негативное влияние на сектор деловой авиации Великобритании, это исследование показывает, насколько он велик и какую значительную роль он играет на более широком европейском рынке. В британском секторе деловой авиации работают тысячи людей как прямо, так и косвенно. От пилотов до персонала аэропорта, инженеров и поставщиков питания. Это важная часть британской экономики и одна из лучших в мире», - комментирует Оливер Стоун, управляющий директор Colibri Aircraft, чей основной бизнес сфокусирован на Великобритании.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



IADA укрупняется

Международная ассоциация авиационных дилеров (IADA) сообщает об увеличении сертифицированных членов организации. В прошлом месяце аккредитацию прошли 50 компаний, среди которых три авиапроизводителя. Так новыми членами ассоциации стали JetHQ, Levaero Aviation Inc., Omni Aircraft Sales и другие.

Для получения права на аккредитацию требуется, чтобы в штате у дилера было как минимум три брокера, они занимались бизнесом не менее пяти лет и в среднем закрывали не менее 10 сделок в год. Также рекомендовать компанию-заявителя должны три члена IADA. Кроме того, компании-кандидаты должны ежегодно подписывать Кодекс Этики IADA, размещать свое портфолио на веб-сайте Aircraft Exchange, поддерживать достаточную ответственность и страховать от ошибок и упущений, а также

ежегодно проходить обучение по этике и соответствию требованиям.

«Без сомнения, минимальные требования IADA чрезвычайно строги и по замыслу являются причиной того, что сейчас ассоциация выводит отрасль продаж самолетов к высочайшим стандартам, что отвечает интересам покупателей и продавцов самолетов», - сказал исполнительный директор IADA Уэйн Старлинг.

Одобрение членства основано на процессе, который включает в себя обратную связь от трех и более поручителей членов организации, а также рассмотрение комитетом по членству в IADA и советом директоров. Из-за длительного процесса рассмотрения заявки принимаются два раза в течение года: до осенней сессии на NBAA-BACE и до весенней сессии. Компании-члены повторно аккредитуются каждые три года.



**САМЫЙ ЛУЧШИЙ ТУРБОПРОП
В МИРЕ СТАЛ ЕЩЕ ЛУЧШЕ -
PC-12 NGX!**

**СТАНЬТЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ
САМОЛЕТА PILATUS!**

**PC-24 -
ЕДИНСТВЕННЫЙ ДЖЕТ,
КОТОРЫЙ САДИТСЯ НА ГРУНТ**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России

www.nesterovavia.aero

Первый Gulfstream G600 зарегистрирован на острове Мэн

Компания Gulfstream Aerospace передала заказчику первый бизнес-джет G600, который был зарегистрирован на острове Мэн. Скорее всего, речь идет о частном клиенте из ЮАР. Самолет с бортовым номером M-CAPE выполняет рейсы преимущественно из Кейптауна в ряд африканских стран. Всего в настоящее время производитель передал заказчикам четыре новых G600, еще два самолета эксплуатируются в качестве демонстраторов. На линии окончательной сборки находятся 34-37 G600.

В августе текущего года Gulfstream Aerospace поставила первый серийный G600, владельцем которого стал неназванный клиент из США. Прошло чуть больше месяца после того, как сверхдальний бизнес-джет получил сертификат типа FAA и было сертифицировано производство самолета. Самолет поступил

в эксплуатацию после программы разработки и испытаний, которая включала в себя около 100 000 часов лабораторных тестов и более 3200 часов в воздухе.

В начале ноября Gulfstream Aerospace также объявила и о поставке заказчикам более 25 самолетов G500, что произошло в течение чуть более года после ввода бизнес-джета в эксплуатацию. Также производитель сообщил о первой поставке самолета бразильскому клиенту. G500 имеет дальность 5200 морских миль / 9630 км при 0,85 Маха и 4400 миль / 8149 км при 0,90 Маха. Его максимальная эксплуатационная скорость составляет 0,925 Маха. G500 оснащен платформой Gulfstream Symmetry Flight Deck с первыми в гражданской авиации электронно связанными

активными боковыми ручками управления и наиболее широким использованием сенсорных экранов в деловой авиации.

В третьем квартале 2019 года Gulfstream Aerospace поставила 38 деловых самолетов, что на 11 самолетов больше, чем годом ранее. Но портфель заказов и соотношение заказов к поставкам сократились, поскольку закрытие текущих сделок предполагается в четвертом квартале. Крупноразмерные самолеты Gulfstream продолжили составлять большинство поставок в третьем квартале – 29 джетов, включая первый G600, по сравнению с 21-м самолетом год назад. Между тем квартальные поставки средних самолетов выросли на три машины, до 9 воздушных судов.



Фото Gerry Barron

Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero

+7 495 234 26 42

EASA рекомендует оснастить легкие вертолеты самописцами


Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) рекомендует устанавливать бортовые самописцы на вертолетах, сертифицированных по CS-27 (вес до 3175 кг, до 9 пассажиров). В недавнем информационном бюллетене по безопасности полетов (SIB) EASA заявила, что, хотя рекомендация не соответствует мандату, агентство «признает потенциальное повышение безопасности, которое может быть достигнуто с помощью этого оборудования».

EASA отметило, что на рынке присутствуют легкие бортовые самописцы, которые отвечают менее строгим требованиям, чем защищенные бортовые самописцы. Кроме того, агентство ранее опубликовало стандарты для регистраторов. Бортовые самописцы, которые не полностью соответствуют этим стандартам, также могут применяться в соответствии с рекомендациями этого SIB.

Согласно EASA, данные бортовых самописцев (например, время, параметры полета, ориентация, аварийные сигналы, входные данные управления пилотом, аудиозаписи, инерционное ускорение) «очень полезны для следующих аспектов безопасности: оперативное управление парком, обучение, поиск неисправностей, анализ данных и оценка рисков, а также расследование аварий/инцидентов».

В SIB агентство предлагает «всем владельцам и операторам легких вертолетов, зарегистрированных в государствах-членах EASA, рассмотреть возможность установки регистратора полетных данных». Кроме того, EASA рекомендует «затрагиваемым держателям сертификатов типа и дополнительных сертификатов типа (STC) включить установку бортовых самописцев как часть базовой конфигурации вертолета или в качестве опции для модернизации в процессе эксплуатации».




 ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР
Безопасность полетов
Безопасность топливообеспечения
 17 МАРТА 2020 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"

 bizavsafety.aero

«Зеленый» вызов

В рамках обязательства работать над «экологичным будущим для деловой авиации» Bombardier Aviation получила от Avfuel Corporation первую партию экологически чистого авиационного топлива (SAF) на своем заводе в Монреале.

Дэвид Колил, президент Bombardier Aviation, заявил, что компания хочет содействовать более широкому использованию SAF во всей отрасли. «Сегодня мы с гордостью предлагаем его впервые на одном из наших канадских предприятий, и это только начало», - сказал он. «Bombardier стремится к тому, чтобы использование этих видов топлива стало сегодня стандартом. Мы вносим свой вклад в сокращение выбросов CO₂ во всем мире и выполняем давние обязательства отрасли в области климатических норм».

Поставка биотоплива была первым шагом в плане компании по обеспечению долгосрочных партнерских отношений с поставщиками для развертывания SAF на всех своих объектах по всему миру, поскольку поставки становятся все более доступными.

«В целом, экологичный продукт обеспечит сокращение выбросов CO₂ в течение жизненного цикла на 2 тонны», - прокомментировал поставщик топлива. Г-н Синкок, исполнительный вице-президент Avfuel, сказал: «Работа с ведущими производителями, такими как Bombardier, дает возможность Avfuel и бизнес-авиации в целом достичь целей экологичного развития».

В 2009 году отрасль деловой авиации установила

план добиться нейтрального уровня выбросов к 2020 году. Производители нацелены на повышение эффективности использования топлива на 2% в год в период с 2010 по 2020 год и сокращение выбросов CO₂ на 50% к 2050 году по сравнению с базовым показателем 2005 года. Эта инициатива предназначена для поддержки целей Международной организации гражданской авиации (ICAO).

Несмотря на то, что SAF еще не так широко доступно, производители бизнес-джетов недавно продемонстрировали способность своих самолетов использовать биотопливо, прилетев в Лас-Вегас на выставку NBAA 2019, где воздушные суда демонстрировались на статической площадке выставки.



+ **JET**
EXECUTIVE TRADING

Aircraft trading. Bringing you over 30 years of aviation expertise

Покупка и продажа бизнес-джетов
Со знанием дела. Более 30 лет опыта в авиации

+ 41 22 819 18 11 - info@jetswiss.ch - Geneva, Switzerland - jetswiss.ch

Амесо попробует себя в комплектации | АМАС наблюдает приток проектов

Китайский провайдер ТОиР Амесо представил полномасштабный макет салона корпоративного самолета Airbus A319 – свою первую работу в этом сегменте. Амесо утверждает, что этот макет A319CJ подразумевает проектирование, изготовление, монтаж и другие аспекты комплектации. Идея дизайна интерьера A319CJ от китайской компании связана с тем, как раскрываются древние китайские свитки.



Макет был обнародован в Пекине во время отраслевого мероприятия, а также будет демонстрироваться будущим клиентам на постоянной основе. «Амесо внедряет в салоне интеллектуальную технологию управления и технологию наземного модема, чтобы улучшить впечатление пассажиров от интерьера», – говорят в компании.

Амесо участвует в доработке салонов бизнес-джетов, а также работает в сфере обслуживания самолетов с 1990-х годов. Компания является совместным предприятием Air China и Lufthansa, созданным в 1989 году.

В последнее время компания АМАС Aerospace в своем центре ТОиР и кастомизации в Базеле наблюдает приток проектов по техническому обслуживанию и доработке деловых самолетов, от узкофюзеляжных Airbus и Boeing до Bombardier Global. В целом компания сейчас имеет заказы на четыре Boeing 737, три Airbus A319, а также Bombardier Global 5000 и 6000.

Первый из четырех Boeing 737 прибывает в ближайшие несколько недель для проверки перед покупкой. К нему присоединятся 737, нуждающиеся в базовой инспекции, и еще один прибывает на запланированную проверку A1 и B1. Четвертый 737 должен прилететь в феврале для инспекции C3. На этом самолете

АМАС также проведет капитальный ремонт шасси, установку систем ADS-B Out и FANS, а также частичную реконструкцию салона.

Из трех A319, на одном, который прибывает до конца года, будут проведены проверки 6 и 18 месяцев. На втором сразу после нового года начнутся работы по установке системы спутниковой связи Ka-диапазона, а третий A319 пройдет проверку A1, A2 и C1, а также получит ADS-B Out и FANS.

Global 5000, получивший в октябре капитальный ремонт, вернулся в АМАС для ремонта салона, а на Global 6000 намечена реконструкция интерьера.



Metrojet выполнила чек 4C на G650ER

Подразделение ТОиР компании Metrojet Limited, базирующееся в Гонконге, в начале этого года провело первый C-check уровня 4C на самолете Gulfstream G650ER. Работая в тесном контакте с летным экипажем, техническая команда провайдера выполнила всё плановое техническое обслуживание в рамках утвержденного 11-дневного срока и согласованного бюджета.

В течение запланированного периода технического обслуживания самолет был вызван для трех специализированных миссий, а группа обслуживания Metrojet оказала эффективную поддержку клиенту, обеспечив готовность самолета к полету в течение 24 часов. Гибкая система не нарушала график работы клиента, а также мер безопасности или качества, которым гордится Metrojet.

«Эта инспекция была удивительным опытом как для нашей команды, так и для летного экипажа, поскольку мы смогли выполнить плановое техническое обслуживание, не нарушая при этом ни одного полета самолета. Предоставление нашим клиентам спокойствия всегда является одной из целей Metrojet», - сказал Фил Робертс, операционный менеджер Metrojet HK MRO.

Основанная в 1995 году, компания Metrojet стала пионером в сфере услуг бизнес-авиации в Гонконге и остается одним из самых известных операторов бизнес-джетов и поставщиков услуг по обслуживанию в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Компания предоставляет комплексные услуги по управлению воздушными судами, техническому обслуживанию и авиационному консалтингу.

Австралия ужесточает применение самолетов без ADS-B

Срок действия двух временных исключений, дающих некоторым эксплуатантам воздушных судов в Австралии больше времени на оснащение системой ADS-B, истекает в следующем году. Это означает, что любому, кто для продолжения полетов без ADS-B полагается на одобренные в настоящее время исключения, потребуется повторно подать заявку. Австралийское управление безопасности гражданской авиации (CASA) подчеркнуло, что эти исключения «не будут продлены, поэтому любой самолет, не оснащенный ADS-B (или новым исключением), должен будет летать только по правилам визуальных полетов».

Мандаты на передающее оборудование ADS-B постепенно внедряются в Австралии с 2007 года. Окончательный мандат, согласно которому все воздушные суда, летающие по IFR (полет по приборам), должны быть оснащены расширенным сквиттером ADS-B с частотой 1090 МГц, вступил в силу 2 февраля 2017 года.

Первое исключение для воздушных судов, зарегистрированных в Австралии, истекает 1 января 2020 года, а второе исключение для воздушных судов, зарегистрированных за рубежом, истекает 6 июня 2020 года. Последняя дата истечения срока действия совпадает с крайним сроком ADS-B в Европе.

стрированных в Австралии, истекает 1 января 2020 года, а второе исключение для воздушных судов, зарегистрированных за рубежом, истекает 6 июня 2020 года. Последняя дата истечения срока действия совпадает с крайним сроком ADS-B в Европе.

CASA заявила, что любое воздушное судно, нарушающее мандаты, и «которое не эксплуатируется по исключению, может быть оштрафовано за несоблюдение». Заявка на освобождение от ADS-B будет облагаться регуляторной пошлиной и «будет предоставляться только в смягчающих обстоятельствах и в тех случаях, когда обеспечен приемлемый уровень безопасности».

На эксплуатантов, получающих новые исключения, распространяются некоторые ограничения, в том числе самолеты, не оснащенные ADS-B, должны быть изготовлены до 6 февраля 2014 года, и самолеты, попадающие под действие исключения, должны эксплуатироваться ниже 10000 футов над уровнем моря.



Swissport расширяет сеть Aspire

Швейцарский провайдер Swissport International продолжает расширять свой бизнес в Европе. С сентября текущего года в британских аэропортах в London Gatwick, Edinburgh Airport, а теперь и в голландском Эйндховене, были открыты три новых салона Aspire. Сейчас компания управляет 47 залами в более чем 30 аэропортах в 13 странах под своим брендом Aspire Airport Lounges. Aspire открыт для пассажиров авиакомпаний, независимо от их класса путешествия. В залах расположены просторные комфортабельные лаунджи, которые гарантируют, что каждое пребывание будет приятным и расслабляющим, комментируют в компании.

«Мы рады представить наш бренд Aspire в аэропорту Эйндховена. Открытие нового салона премиум-класса в аэропорту Эйндховена дополняет наше предложение в Нидерландах, включая три зала ожидания в Amsterdam Schiphol Airport, которые работают очень успешно», - говорит Шон Уэстон, вице-президент Global Lounge в Swissport International.

Новый салон предлагает удобные кресла, которые помогут расслабиться перед полетом. Гостям предлагается широкий выбор блюд и напитков, а также местные деликатесы, такие как «worstenbroodje». В меню также включены вегетарианские блюда. Общая площадь зала составляет 200 кв.м.

Swissport управляет залами Aspire в аэропортах Африки, Европы и Северной Америки. В прошлом году Aspire приняла более пяти миллионов пассажиров в своей сети. Еще три салона Aspire откроются в Оттаве и Галифаксе (Канада), и в Перте (Австралия) в первой половине 2020 года.

DC Aviation получил ACJ320Neo

Немецкий бизнес-оператор DC Aviation получил новый самолет Airbus ACJ320Neo. На прошлой неделе самолет был доставлен из Тулузы в Штутгарт, где расположена штаб-квартира оператора. В ближайшее время лайнер отправится на кастомизацию в Индианаполис в распоряжение компании Comlux Completion. Напомним, что в августе Comlux сообщил, что подразделение Completion было выбрано DC Aviation Group для комплектации VIP-интерьера самолета ACJ320neo. Этот новый контракт доводит портфель заказов на комплектацию ACJ320neo в Comlux Completion в общей сложности до четырех самолетов.

«Экономия времени и готовность самолета к вылету играют ключевую роль в мире бизнес-авиации. Наш

многолетний опыт в области разработки, создания и эксплуатации пассажирских самолетов позволил сделать семейство ACJ320neo безоговорочным лидером по всем показателям. Кроме того, самолеты ACJ320neo также отличаются более низкими операционными расходами на протяжении всего жизненного цикла, что предоставляет эксплуатантам дополнительные преимущества», - отметил Бенуа Деффорж, президент Airbus Corporate Jets (ACJ).

DC Aviation была образована в 2007 году из DaimlerChrysler Aviation – дочерней компании DaimlerChrysler AG, основанной в 1998 году. Располагая несколькими филиалами в Дубае, Цюрихе, на Мальте и в Москве, DC Aviation постоянно расширяет свое присутствие на международном рынке.



Robinson «сильно просел»

За первые девять месяцев 2019 года компания Robinson Helicopter поставила заказчикам 149 вертолетов. Суммарная стоимость всех машин составила \$83,009 млн. Поставки распределились следующим образом:

- 18 R22 Beta II
- 10 R44 Cadet
- 21 R44 Raven I
- 59 R44 Raven II
- 41 R66

В то же время за первые девять месяцев прошлого года производитель поставил 251 вертолет. Суммарная стоимость всех машин составила \$133,4 млн. Тогда поставки распределились следующим образом:

- 30 R22 Beta II,
- 8 R44 Cadet,
- 52 R44 Raven I,
- 101 R44 Raven II
- 60 R66

Ранее Robinson Helicopter сообщил о новинках в оснащении своих вертолетов – R44 и R66 получат новые дисплеи G500H TXi. Система Garmin G500H, уже ставшая довольно популярной, дополнена двумя модификациями TXi, которые имеют улучшенную функциональность сенсорного экрана и объединяют информацию PFD/MFD на одном экране. Обновленные дисплеи имеют более высокое разрешение и интерфейс обмена данными с сенсорными GPS-навигаторами GTN 6xx/7xx.

GDU (Garmin Display Unit) 1060 TXi имеет экран размером 10,6 дюйма и устанавливается в модификацию большой приборной панели Robinson для G500H вместе с любым GPS-навигатором Garmin GTN 6xx / 7xx и автопилотом Genesys HeliSAS.

Boeing и Kitty Hawk создали СП

Стартап Kitty Hawk, разрабатывающий электрическое воздушное судно с вертикальным взлетом и посадкой (eVTOL), официально объявил о своем партнерстве с Boeing, создав совместное предприятие под названием Wisk. Новая компания в первую очередь ориентирована на вывод на рынок eVTOL Cora от Kitty Hawk, хотя партнерам еще предстоит подтвердить график реализации программы.

Создание совместного предприятия Wisk произошло через пять месяцев после того, как Boeing и Kitty Hawk объявили, что будут работать вместе над разработкой eVTOL. Пока нет информации о долях партнеров в Wisk и о том, будет ли Boeing предоставлять компании дополнительное финансирование.

Тем не менее, состав совета директоров Wisk предполагает, что Boeing является старшим партнером компании Kitty Hawk, созданной в марте 2010 года основателем Google Ларри Пейджем и вице-президентом Себастьяном Труном. Гэри Гайсин, президент и главный исполнительный директор автоном-

ного морского транспортного средства Boeing Liquid Robotics, назначен президентом и главным исполнительным директором Wisk. Среди его коллег – Стив Нордлунд (вице-президент и генеральный директор Boeing NeXt), Логан Джонс (вице-президент Boeing Horizon X), Дэвид Эстрада (главный юрист и политик разработчика автономных средств доставки Nuro) и Себастьян Траун (генеральный директор Kitty Hawk).

Kitty Hawk разрабатывает Cora с новозеландской Zephyr Airworks, которая теперь будет называться Wisk New Zealand. Пока было опубликовано очень мало подробностей о Cora, который представляет собой двухместное полностью электрическое воздушное судно, предназначенное для автономных полетов на дальность до 60 миль. Летные испытания проводились в Новой Зеландии, и, согласно последнему опубликованному отчету о программе, с начала 2017 года три прототипа выполнили более 700 испытательных полетов. Штаб-квартира Wisk останется в Маунтин-Вью, штат Калифорния.



Аегіон взяла дизайнера из Bombardier

Аегіон переманила ключевого дизайнера интерьеров самолетов из Bombardier. Тим Фэган, который возглавлял промышленный дизайн флагманского Bombardier Global 7500, присоединился к Аегіон в качестве руководителя промышленного дизайна. В этой роли Фэган будет руководить разработкой дизайна интерьера сверхзвукового AS2.



За время работы в Bombardier, которая охватывала большую часть последних двух десятилетий, он курировал проекты интерьера Premier для Global 5000 и 6000, а также дизайн кабины экипажа Bombardier Vision Flight Deck. Кроме того, он имел опыт работы с коммерческими интерьерами Dash 8 Q400, занимал руководящие должности в сфере комплектации бизнес-джетов и помогал проектировать олимпийский факел 2010 года.

В отношении интерьера AS2 Фэган сказал, что он «станет уникальным видением красоты и роскоши, в котором будут использованы дальновидные технологии, интеллектуальная функциональность и подлинный комфорт, - объединяя новейшие технологии с изысканными материалами ручной работы и уделяя внимание деталям».

Аегіон, которая заключила партнерство с Boeing в феврале 2019 года для продолжения разработки AS2, надеется начать летные испытания сверхзвукового бизнес-джета в 2024 году.

Новый контракт Leonardo на AW139

Компания Miami-Dade Fire Rescue (MDFR) подписала контракт на четыре двухдвигательных вертолета Leonardo AW139, которые будут использоваться для пожаротушения, служб скорой медицинской помощи (EMS) и поисково-спасательных служб (SAR). Вертолеты будут оснащены грузовым крюком, спасательным подъемником и ковшом Bambi. Также подписан пятилетний комплексный контракт на техническое обслуживание новых вертолетов с возможностью продления на 15 лет.

Первая поставка ожидается с завода Leonardo в Фи-

ладельдии в третьем квартале 2020 года. Мэр округа Miami-Dade Карлос Гименес сказал, что цена покупки вместе с предоставленными Leonardo услугами по обучению и поддержке была учтена при принятии решения о приобретении AW139.

Miami-Dade является самым густонаселенным графством во Флориде и охватывает более 2000 квадратных миль. Третью часть графства находится в Национальном парке Эверглейдс. Из-за масштабов своей деятельности MDFR часто просят оказать помощь соседним округам, включая Монро, Коллиер, Бровард и Ли.



Dahe поставил 45 самолетов

Французский авиапроизводитель Dahe за девять месяцев текущего года поставил заказчикам 45 самолетов на общую сумму \$163,6 млн. Данные представлены с учетом поставок самолетов Kodiak 100. Напомним, что в конце октября Dahe закрыл сделку по приобретению Quest Aircraft.



Лидером поставок за три квартала остался ТВМ940 (19 машин), далее идут Kodiak 100 (15 машин), ТВМ 910 (9 машин) и ТВМ 930 (2 самолета). В первом квартале производитель поставил 15 самолетов, во втором и третьем 17 и 13 соответственно.

В компании Dahe весьма довольны продажами последнего члена семейства ТВМ, комментирует Николас Шабберт, старший вице-президент бизнес-подразделения Dahe Airplane.

«Восторженный отклик рынка на ТВМ 940 определенно обнадеживает, поскольку этот самолет отражает наше видение развития ТВМ, обеспечивая максимально комфортные условия эксплуатации для владельцев и операторов. Это последний шаг в наших усилиях предложить семейство самолетов, которое сочетает в себе производительность и безопасность за счет непрерывного совершенствования всей линейки продуктов ТВМ», - сказал Шабберт.

Спрос на Garmin G5000 для Citation Excel/XLS растет

Американский провайдер услуг ТОиР Elliott Aviation отмечает устойчивый спрос среди владельцев бизнес-джетов Cessna Citation Excel/XLS на установку системы Garmin G5000. Так в прошлом месяце компания передала заказчикам три самолета, еще пятнадцать машин находятся на заводе и ждут модернизации.

«Спрос на комплект бортового оборудования Garmin G5000 (вместо Honeywell Primus 1000, прим.ред.) на Citation Excel и XLS очень велик, и все признаки показывают, что эта программа является огромным успехом», - комментирует вице-президент Elliott Aviation Марк Уилкен.

Помимо установки Excel/XLS, компания Elliott выполнила более 25 установок G5000 на Beechjet 400A/

Hawker 400XP и более 350 установок G1000/G100 NXi на Beechcraft King Air.

Напомним, что в июле текущего года Garmin, мировой лидер в области спутниковой навигации, навигаторов и авионики, закончил сертификационные работы по установке системы Garmin G5000 на самолеты Citation Excel и Citation XLS. Garmin G5000 сочетает в себе двойную мультифункциональную сенсорную систему управления (FMS), сенсорный экран управления системами самолета и мульти-дисплей кабины. Эти широкоэкранные сенсорные дисплеи могут дать пилотам больше полезной информации, такой как мировая погода, технология синтетического видения компании Garmin (SVT), электронные карты и многое другое.



«ХелиКо Групп» поставила очередной H125

В начале ноября специалистами компании «ХелиКо Групп» была осуществлена поставка нового вертолета Airbus Helicopters H125, ранее известного, как Eurocopter AS 350B3e. Сделка была оформлена в лизинг.

Борт отлично укомплектован, оснащен двойным управлением, самой современной авионикой, glass cockpit - цифровой приборной панелью с жидкокристаллическими дисплеями, включающей навигационную систему Garmin 500. Из особенно примечательных и достаточно дорогостоящих опций можно также назвать пылезащитное устройство двигателя, особенно полезное при полетах в местностях с высоким уровнем песка и пыли, а также в условиях снегопада, и систему защиты от столкновений с проводами ЛЭП - так называемые тросорубы. Кроме того, борт оснащен рядом предустановок (узлов креплений) для возможности расширения списка дополнительных опций в будущем, если у владельца появится в этом необходимость: например, внешняя подвеска, зеркало для работы с ней и т.д.

«На мой взгляд, это очень правильный и рациональный подход в приобретении нового воздушного судна такого класса. Когда вертолет уже приобретен по наилучшей возможной цене, но его владелец имеет возможность в будущем расширять список опционного оборудования, исходя из своих актуальных потребностей. Мы как прямой поставщик и одобренная Росавиацией организация по ТО сможем в любое время поставить дополнительное оборудование и доукомплектовать борт уже в России, непосредственно на территории заказчика», - отмечает директор компании Елена Занина.

Данная сделка примечательна еще и тем, что заказчик получил практически новый, с действующей

гарантией вертолет по цене, существенно ниже рыночной. Это стало возможным, благодаря успешному взаимодействию руководства ХелиКо Групп с находящимся далеко за пределами Европы подразделением завода Airbus Helicopters и рядом зарубежных партнеров. Именно из-за большой удаленности места нахождения данного борта он транспортировался в Россию в частично разобранном виде посредством авиадоставки, а не летел «своим ходом», как это делается обычно при поставке такого класса вертолетов Airbus Helicopters из Европы.

После прохождения таможенной очистки в Москве вертолет был отправлен спецавтотранспортом в Воронеж, где инженеры компании «ХелиКо Групп» осуществили его финальную сборку и контрольный полет.

«Я бы отдельно хотела акцентировать внимание на клиенте, которому был поставлен этот борт. В целом мы очень ценим личные качества и уровень людей,

покупающих вертолеты. И я здесь говорю не столько об их материальном состоянии, высокопоставленности и привилегированности, но о том, насколько это обычно интеллигентные, мудрые, приятные в общении люди. Иногда же, как это было в данном случае, просто невозможно не восхищаться широтой души, дружелюбием, пониманием и вниманием ко всем деталям со стороны клиента. Конечно, работать над такими заказами - особое удовольствие! Хочется сделать все, чтобы клиент остался доволен и летал на своем вертолете долгие годы, вспоминая нас хорошим словом. Приезжавшие осуществлять финальную сборку борта после экспортной транспортировки инженеры нашей компании также особенно отметили очень внимательное и уважительное отношение к себе, они до сих пор добрым словом вспоминают условия, которые были созданы для их работы на территории вертолетного клуба «Солнечный», - сообщила в интервью BizavNews директор ХелиКо Групп Елена Занина.



Первый P2012 поставлен Zil Air

Самолет P2012 Tecnam Traveller с регистрационным номером S7-ADM, под управлением КВС Герхарда Гейер, Джона Рейчел и Энтони Хоаро вылетел на прошлой неделе с завода Tecnam в Италии по маршруту длиной 4500 морских миль на Сейшельские острова.

Перегон проходил над территорией Италии, Греции, Египта, Судана, Кении и Танзании, чтобы наконец достигнуть пункта назначения.

На сегодняшний день, Zil Air является второй в мире и единственной за пределами США авиакомпанией,

использующей самолет Tecnam Traveller для коммерческих перевозок.

Комфортабельно вмещающая девять пассажиров и двух членов экипажа, самолет Traveller представляет собой высокоплан нового поколения, с двумя поршневыми двигателями и неубирающимися шасси. Расширение авиапарка авиакомпании Zil Air позволило предложить своим клиентам экономичные и разнообразные варианты, соответствуя при этом требованиям самых искушенных путешественников, таких как, например кондиционер, зарядники на каждом кресле, увеличенное пространство для ног и место

для хранения багажа под креслом.

Новейшая авионика от Garmin предлагает пилотам всю информацию, необходимую для полетов днем и ночью, делая возможность выполнения ночных полетов на оборудованные аэродромы еще одним ключевым фактором при выборе самолета.

Самолет предлагает различные решения, включая задачи специального назначения, VIP-конфигурацию, гидро-вариант, а также конфигурации для перевозки грузов, выброски парашютистов, медицинской конфигурации, и компания Zil Air тесно сотрудничает с Tecnam для применения этого самолета в санавиации.

С первого дня компания Tecnam приняла Zil Air как партнера, и обе команды работали бок о бок для того, чтобы этот новейший самолет полностью соответствовал строгим требованиям Zil Air.

Генеральный директор Zil Air г-н Фрэнсис Сави отметил: «Мы гордимся своей командой, которая без усталости трудилась для того, чтобы самолет приземлился на Сейшелах, готовый начать коммерческие полеты в декабре 2019 года.

Хорошие вещи требуют времени, и как результат – это самолет, полностью отвечающий эксплуатационным требованиям Zil Air, специально адаптированный для полетов на Сейшельских островах».

Генеральный директор Tecnam Джованни Паскале сказал: «Эта новая поставка – еще одно большое достижение для нас. После прыжка через Атлантику в холодных климатических условиях, самолет подтвердил свои характеристики в теплых, жарких странах, таких, как Африка. Мы рады видеть в числе наших дорогих клиентов».



Флот в Азии сокращается

На фоне падения деловой уверенности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в настоящее время отток деловых самолетов из региона выше, чем приток. Об этом в последнем издании Asian Sky Quarterly заявил Джефффри Лоу, управляющий директор Asian Sky Group. В отчете говорится, что в 2019 году ожидается сокращение парка бизнес-джетов в регионе на 1-2%.

В исследовании подробно анализируются ответы в опросе о настроениях и намерениях, согласно которому пессимизм вырос на 5% по сравнению с прошлым годом. «Следовательно, это привело к увеличению процента продавцов и значительно более

высокому проценту ответов «я не уверен», когда речь идет о намерениях покупки», - сказал Лоу.

Чистый размер флота на материковом Китае и в Гонконге идет на спад, сказал он, добавив, что в Большом Китае «оптимизм резко упал – с 88% в первом квартале 2018 года до «жалких и мрачных» 32% в третьем квартале 2019 года».

Эту ситуацию усугубляет ряд самолетов, которые стоят на приколе, будучи вовлечены в судебные разбирательства, связанные с финансовыми махинациями. «На эти случаи приходится около 10% флота», - сказал Лоу.

Но в долгосрочной перспективе Джефффри Лоу настроен оптимистично, говоря, что регион переживает рыночную коррекцию из-за перегретого роста несколько лет назад, и рынок взролеет и адаптируется. «Всё, что мы сейчас испытываем, полезно для здоровья. Азия по своей природе предпринимательская и адаптивная, что благоприятно скажется на будущем деловой авиации в регионе».

В целом респонденты опроса считают, что экономика прошла дно или находится на самом низком уровне, и 63% считают, что она улучшится в будущем. Это на 3% больше, чем было во втором квартале текущего года.



Полет в особо крупном размере

Развитие бизнес-авиации в стране всегда является показателем роста деловой активности и инвестиционной привлекательности. И крайне неприятно видеть новости об уголовном преследовании участников этого престижного и столь показательного рынка.

Так, весной этого года в СМИ появилась информация о том, что топ-менеджменту ООО «Сфера Джет» предъявлено обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 194 УК РФ (уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации, в особо крупном размере). «Сфера Джет»

— это компания, которая профессионально занимается организацией рейсов на самолетах административного класса, оказывает услуги по приобретению, продаже бизнес-джетов, эксплуатации самолетов и управлению ими, а также подбору авиационного персонала.



По данным следствия, с августа по декабрь 2018 года руководство и сотрудники ООО «Сфера Джет», а также ряд неустановленных лиц в составе организованной преступной группы создали условия для осуществления незаконных частных рейсов на четырех самолетах бизнес-авиации марок Gulfstream, Embraer, Bombardier на территории Российской Федерации в нарушение требований таможенного законодательства Российской Федерации.

По причине ограниченности информации в публичном пространстве попробуем проанализировать случившееся на основании имеющихся сведений.

Скорее всего ООО «Сфера Джет» арендовало указанные воздушные суда у зарубежных собственников и ввезло их на территорию России, указав их как временно ввезенные транспортные средства международной перевозки. Аналогичный порядок применяется при осуществлении международных авиаперевозок. Воздушное судно, приписанное к воздушной гавани иностранного государства, попав на территорию России, регистрируется как временно ввезенное. Такие воздушные суда освобождены от уплаты таможенных пошлин и налогов. Данное обстоятельство позволяет значительно сэкономить на обязательных платежах.

Но временный ввоз воздушного судна на таможенную территорию России, которая входит в Таможенный союз, имеет ряд особенностей, установленных

таможенным законодательством. Во-первых, срок пребывания на территории Таможенного союза этого воздушного судна ограничен властями сроком, необходимым для вывоза этого воздушного судна с таможенной территории союза после завершения операций перевозки. Во-вторых, использование временно ввезенных воздушных судов для внутренней перевозки запрещено, как запрещена и передача таких воздушных судов третьим лицам, в том числе в аренду или субаренду. Нарушение указанных запретов обязывает лицо, которое эти воздушные суда ввезло в Россию, заплатить соответствующие ввозные пошлины, налоги и прочие обязательные платежи.

Взяв в аренду четыре бизнес-джета, ввезя их в Российскую Федерацию и задекларировав как временно ввезенные воздушные суда, ООО «Сфера Джет» приняло на себя обязательства соблюдать ограничения по использованию самолетов для внутренних рейсов, но исполнить эти обязательства не смогло. Следствие установило, что самолеты использовались VIP-персонами для внутренних перелетов по территории ЕАЭС, и начислило ООО «Сфера Джет» таможенные платежи в сумме около 650 000 000 рублей, а руководству компании предъявило обвинение в уклонении от уплаты таможенных платежей в особо крупном размере.

На наш взгляд, избранная руководством ООО «Сфера Джет» бизнес-модель не выдерживает никакой юридической критики и является нежизнеспособной без административной поддержки.

Отдельно хотим отметить, что в начале июля 2019

года в аэропорту Домодедово были задержаны девять сотрудников Федеральной таможенной службы, и, как предполагают СМИ, эти задержания связаны с уголовным делом ООО «Сфера Джет». Использование подобной оптимизации грозит собственникам бизнеса колоссальными санкциями. Федеральная таможенная служба уже обратилась в арбитражный суд города Москвы с требованиями к ООО «Сфера Джет» об уплате 280 000 000 рублей пошлин и налогов. Все четыре самолета признаны вещественными доказательствами и арестованы в рамках уголовного дела, а руководству фирмы грозит лишение свободы сроком от семи до двенадцати лет.

Полагаем, что события, связанные с делом ООО «Сфера Джет», не стоит характеризовать как давление государства на бизнес-авиацию в России. Предположим, что это сигнал для участников рынка играть по установленным правилам.

Еще с начала двухтысячных годов предприниматели в нашей стране столкнулись с тем, что рано или поздно использование схем оптимизации налогов и других обязательных платежей становилось причиной как минимум разорения, а как максимум — лишения свободы. Выстраивание структуры бизнеса и экономии на обязательных платежах — это процесс, который должен сопровождаться специалистами соответствующей компетенции с навыками стратегов и вниманием нейрохирурга, даже при условии наличия административного ресурса.

С другой стороны, значительные таможенные платежи, установленные нашим государством для ввози-

мых на ее территорию самолетов, а также сложная административная процедура «прописки» судна и его возможной сертификации, заставляют владельцев джетов и бизнес, связанный с этой сферой, придумывать схемы и искать различные возможности, которые в будущем могут привести к плачевному результату. Показательно, что из общего числа воздушных судов, эксплуатируемых в нашей стране, российскую «прописку», по разным данным, имеют не более 15% судов. Ведь в современных российских реалиях куда выгоднее зарегистрироваться в офшорных зонах или европейских странах.

Государству необходимо продумать механизм гармонизации российских авиационных правил с международными нормами. При этом требуется внесение изменений в налоговое и таможенное законодательство. Насколько нам известно, в настоящее время идет разработка «дорожной карты» для выхода из сложившейся ситуации, в том числе обсуждается возможность обнуления ввозного НДС на воздушные суда. Но сроки реализации этой программы неизвестны, при этом Минтранс в негласном порядке продолжает требовать регистрацию воздушных судов на территории России. А до тех пор, пока консенсус сторон не будет достигнут, мы будем видеть рост количества уголовных дел, связанных с ввозом, регистрацией и эксплуатацией воздушных судов, в том числе бизнес-авиации, в нашей стране.

*ДМИТРИЙ ТЫЛТУ,
Адвокат, партнер адвокатского бюро «Толпегин и партнеры»*

Источник: журнал TOP FLIGHT

Миллениалы формируют образ деловой авиации

Миллениалы — люди, рожденные между серединой 1980-х и 1995 г., уже сейчас формируют образ частной авиации будущего, как в части дизайна, так и в части выбора работодателя, по утверждению Майкла Амальфитано, Президента и исполнительного директора Embraer Executive Jets.

Миллениалы еще не стали основными пассажирами частных самолетов, однако производители оригинального оборудования уже сейчас учитывают их предпочтения при разработке деловых самолетов будущего и организации кампаний по привлечению сотрудников. Об этом Майкл Амальфитано расска-

зал участникам Конференции инвесторов в корпоративную авиацию, которая проводилась в Майами.

«Миллениалы меняют наш образ и наше положение в этой новой экосистеме путешествий», - говорит Амальфитано. «Они хотят быть мобильными, хотят всегда быть на связи. Они заботятся о том, чтобы поддерживать свое присутствие всегда и всюду».

Когда компания Embraer начала разрабатывать свои стратегии с учетом потребностей миллениалов, отправной точкой стала модификация пирамиды Маслоу (теории о мотивации с пятью ключевыми потребностями человека). К основному списку, включающему потребность в безопасности, любви, чувстве социальной принадлежности, уважении и самоактуализации, были добавлены две потребности миллениалов: в экологичности и мобильности.

Экологичность и мобильность

Потребности миллениалов отразились на том, как Embraer проектирует более экологичные самолеты и обеспечивает свободу перемещения для молодого поколения. «Что касается экологичности, первым в голову приходит топливо. Но миллениалы мыслят иначе. Их беспокоят обязательства нашей компании перед обществом. Статистические данные этого года подтверждают это. Оказалось, что 79% миллениалов заботит вопрос: какие экологические обязательства берет на себя компания?», - говорит господин Амальфитано.

Переход на экологически безопасное альтернативное топливо, безусловно, является важным направлением для разработки инноваций, однако предпочтения миллениалов отражаются и на множестве других факторов. Например, переход с углеродной энергии



на электрическую и другие технологии, которые позволят быть мобильными и сократить вред окружающей среде. «Будь то электропоезда, автономные средства передвижения, вертолеты и иная авиация — все это послужит для создания комплексных решений для организации поездок», — считает он.

Экологичность деловой авиации будущего зависит от гораздо большего, нежели просто электростанции. Например, значение имеет и салон самолетов. Embraer начал использовать натуральные материалы: бамбук и шерсть.

Еще один проект направлен на переработку и повторное использование материалов, собранных с авиационных кладбищ. Например, на засушливом юго-западе США были собраны титан, медь и другие металлы.

«Говоря о будущем и разрабатываемых нами экосистемах перевозок, необходимо задуматься о способах, которые позволят сделать всю систему менее вредной для окружающей среды. Насколько самолет и материалы, из которого он сделан, безопасны? Представьте салон самолета, выполненный из экологичного бамбука и шерсти, продуктов переработки и высококачественных материалов. Такой салон — вот что значит забота о планете».

Разработка кампаний по привлечению сотрудников среди миллениалов

Разработка таких кампаний по привлечению сотрудников, которые бы заинтересовали миллениалов, также является приоритетной областью, отметил Майкл Амальфитано. Каждый третий работающий в США человек принадлежит именно к этой молодой демографической группе, которая уже численно пре-

взошла бэйби-бумеров (рожденных в 1946—1964 гг.).

С каждым годом возрастает необходимость в компетентном персонале (многие из которых — миллениалы). При этом сами миллениалы становятся все более требовательны в отношении вакансий и работодателей. Растет желание миллениалов работать в компаниях, которые принимают на себя обязательства перед обществом. «В будущем развитие персонала и найм инженеров и других специалистов будут сопряжены с озабоченностью миллениалов вопросами экологии».

Гас Фошер, главный экономист компании PNC Financial Services Group, указал на непростые задачи, которые стоят перед производителями оригинального оборудования и другими работодателями в сфере деловой авиации. «Уровень безработицы упал



до минимума за последние 50 лет и составляет 3,6%. Практически любой человек, который хочет найти работу, найдет ее», — заявил Фошер во время конференции. «Сейчас речь идет если не о полной трудоустроенности, то о максимально высоком ее уровне».

Подводя итог, Майкл Амальфитано заявляет: «Мы стремимся создать такое будущее, которое позволит нам использовать более экологичное топливо, энергию и дизайн, а также упростит перелеты и увеличит автономность. Все это необходимо, чтобы наша деловая авиация и наш опыт отвечали ожиданиям инвесторов».

Вот что в прошлом месяце рассказал исполнительный директор другой авиакомпания нашим друзьям, журналу Corporate Jet Investor Quarterly: «Наша задача — подогревать интерес миллениалов к использованию деловой авиации и частных самолетов. Такие элитные модные бренды, как Chanel, Gucci и Prada, успешно продают разные мелочи, браслеты, брелоки и т. д. для укрепления лояльности клиентов. Мы собираемся следовать их примеру, пока потребитель не будет готов тратить 30 тысяч, а в лучшем случае 100 тысяч долларов на регулярные перелеты».

Поколения: кто есть кто?

Бэйби-бумеры: рожденные в 1946—1963 гг.

Поколение X: рожденные между серединой 1960-х и серединой 1980-х

Миллениалы: рожденные между серединой 1980-х и 1995 г.

Поколение Z: рожденные после 1995 г.

Бренд, закаленный Формулой 1

Гонщик в прошлом, сегодня Тьерри Бутсен стоит у руля компании Boutsen Aviation, которая специализируется на деловой и частной авиации. Успех на новом поприще отчасти можно объяснить опытом на головокружительных поворотах гоночных трасс.

На входе в офис – болид класса «Формула-1», на котором когда-то побеждал г-н Бутсен. Его рабочий кабинет украшает троича искусно выполненных миниатюрных копии бизнес-джетов. Этот человек

всё время спешит, подумаете вы? Вовсе нет! Бывший пилот формульных трасс – спокоен и сдержан. Возглавляя Boutsen Aviation, он исповедует свой собственный «дзен» и, как и прежде, исполнен самоконтроля даже на самых скоростных и сложных поворотах. Успех Тьерри – очевидно, не случайное стечение обстоятельств.

Неважно, сидит ли он в кресле болида или руководителя международной компании, он воплощает серьезность, трудолюбие и последовательность.



Впрочем, этот человек умеет и улыбаться – открыто и жизнерадостно. Особенно, когда вспоминает легендарный сезон 1988 года, в ходе которого бельгийский гонщик навсегда вписал себя в золотой список великих пилотов, уступив лишь Сенне, Просту и Бергеру. Тогдашний чемпионат мира запомнился стабильностью выступлений Бутсена, приносящей команде драгоценные очки.

Что Вам помогло добиться успеха в автоспорте?

На мой взгляд, чтобы завоевать успех в гонках, главное – усердно работать, постоянно, на 110%. Вся твоя жизнь должна быть посвящена только трассе! Я обычно говорю, что моя профессиональная жизнь началась, когда мне было 3 года. Прямо в день рождения я заявил родителям, что хочу стать гонщиком Формулы-1. Мне пришлось побороться за место под Солнцем, потому что Бельгия – это маленькая страна, и гонки там были не очень-то популярны. Поначалу мне было весьма трудно найти спонсоров. Тогда я одновременно занимался гонками и учился на инженера. В качестве дипломного проекта я решил построить гоночный мотор. Мне понадобился целый год, но уже в следующем сезоне я испытал его в деле, в гонках «Формула-Форд». С мотором собственной конструкции я тогда выиграл 15 из 18 гонок в чемпионате. Моя карьера гонщика сложилась не в один день, пришлось пройти все ступени. После выступлений в «Формуле Форд», я перешел в «Формулу-3», затем в «Формулу-2» и, наконец, когда мне было 26, я дебютировал в «Формуле-1».

Какая черта характера, на ваш взгляд, была основной движущей силой в вашей карьере?

Самоконтроль. Чтобы быть хорошим гонщиком, вы,

очевидно, должны уметь водить автомобиль, но самое главное – уметь сохранять контроль в любой ситуации. В гонках нельзя нервничать, переживать и, уж тем более, паниковать. Я бы также добавил, что нужно быть готовым вкладывать много времени и энергии в постоянное обучение, и иметь бесконечную мотивацию. Часто нас преследуют неудачи, трудности, разочарования, но мы должны иметь силы преодолеть все это без потерь.

Какие чувства вызывает у вас Гран-При Монако?

Это и есть Гран-При! Если бы мне пришлось убрать все гонки «Формулы-1» и оставить только одну, я бы точно выбрал Монако! Это самая главная гонка, экстраординарная, легендарная. Мне всегда нравилось гонять здесь, на городской трассе. Это, определенно, самая красивая трасса в мире, но, и без сомнения – самая сложная. Это невероятная задача – ехать на все сто на протяжении всего Гран-При, даже когда ехать уже невозможно. Требования к точности пилотирования просто немыслимы. Если вы пройдете в 5 сантиметрах от забора, вы уже потеряете десятую часть секунды. Если вы пройдёте в трёх миллиме-

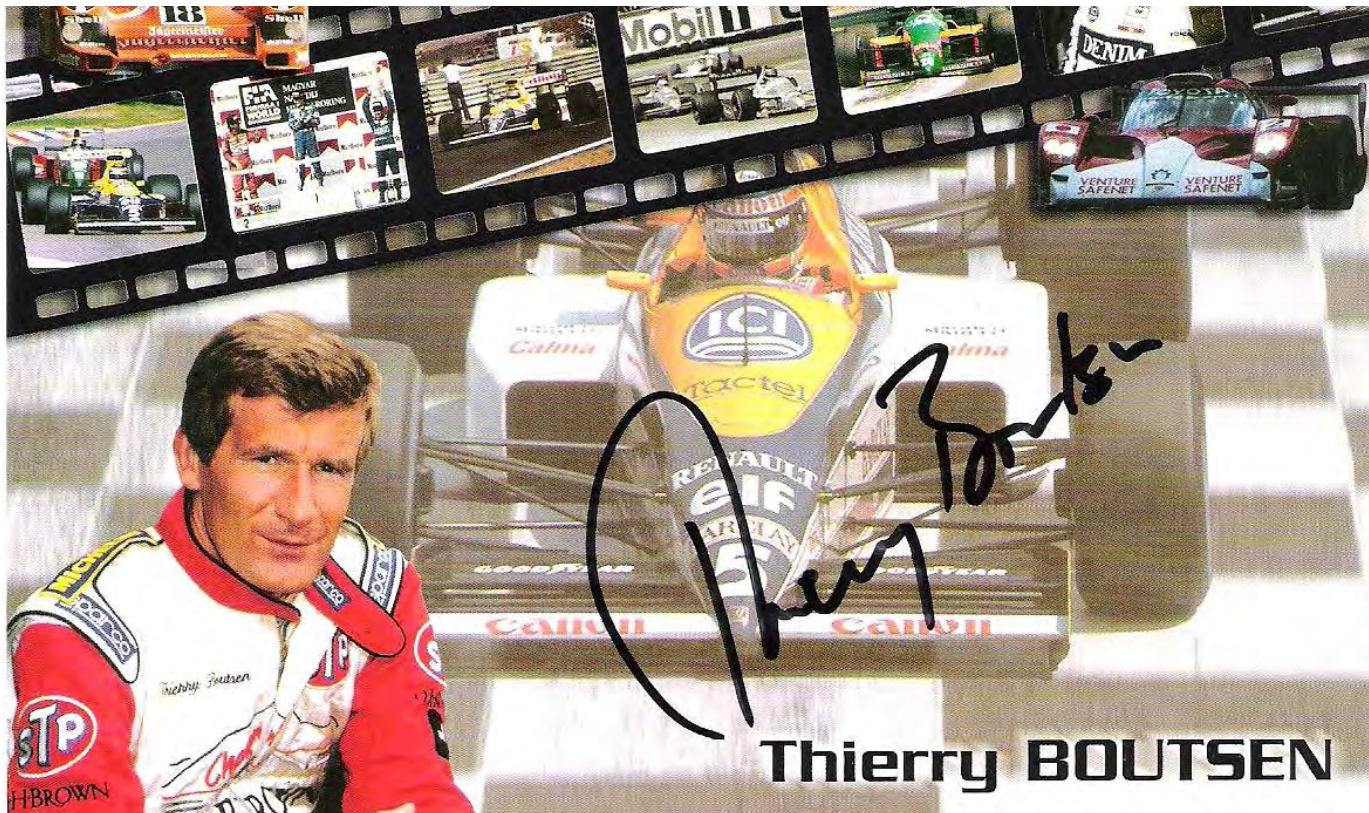
трах, это будет идеально, но еще чуть-чуть, и всё! Вы заденете забор, и гонка для вас закончится. Трасса полна поворотов и ловушек, с которыми приходится вести рискованную игру, в долгом и сложном танце на пару с капризной машиной. Скажу вам откровенно, это довольно сильно изматывает и физически, и морально.

Что вам запомнилось больше, Формула-1 или гонки на выносливость?

В 1985 году я выступал за команду Porsche в рамках 6-часовой тысячекilометровой гонки на выносливость на трассе Spa-Francorchamps. В определенный момент я шел первым и остановился в боксах, чтобы заправить машину и передать эстафету моему товарищу по команде, Штефану Беллофу. Он с азартом включился в гонку, но, пройдя пару кругов, он рискнул слишком сильно и, к сожалению, погиб. Я все еще думаю об этом каждый день. Та катастрофа оставила во мне свой след на всю жизнь. В следующем сезоне я снова участвовал в той же гонке, с той же командой и с тем же автомобилем, и я выиграл её! Для меня это был своеобразный реванш перед судьбой. Я отплатил и за себя, и за Штефана.

Какое влияние экс-пилот Тьерри Бутсен имеет на нынешнего директора компании Тьерри Бутсена?

Управляя Boutsen Aviation, я использую тот же метод, что использовал и в гоночный уикэнд. То есть, предельная четкость и методичность. Я изучаю все данные, стараюсь избегать ошибок или делать их как можно меньше. Когда все же я ошибаюсь, я стараюсь их тщательно анализировать, вносить коррективы, чтобы не допустить в будущем. В противном случае наш бизнес может многое потерять.



Моя команда работает подобно тому, как работают в формульном паддоке во время гонки. Каждый человек играет определенную роль в процессе продажи бизнес-джета. И каждый раз, когда мы продаем самолет, это подобно победе в Гран-При. Как и в гонках, я – главный в этом деле, но успеха можно добиться только в результате слаженной работы всей команды для достижения общей цели.

Как вы пришли к идее попробовать себя в мире бизнес-авиации?

Честно говоря, совершенно случайно! Ещё когда я был пилотом Формулы-1, я купил самолет для своих собственных перелетов. Через 2 года я продал его, чтобы купить другой, потом ещё, и так далее. Я провернул несколько подобных сделок, не особенно разбираясь в авиации, хотя мне это было очень интересно. И вот, в один прекрасный день мой приятель, немецкий гонщик Хайнц-Харальд Френтцен, приехал ко мне и заявил, что хочет купить такой же самолет, как у меня! Но он понятия не имел, как вообще всё это делается. Я помог ему с покупкой, причём подошел к делу так, как если бы делал всё для себя.

Тогда все и началось. Ко мне пришли другие люди из мира гонок – Михаэль Шумахер, Кеке Росберг, Мика Хаккинен, Ги Лижье... Я совершил с дюжину сделок в гоночном мире перед тем, как уже по-настоящему открыл свою компанию в 1997 году. На сегодня Boutsen Aviation продала более 370 самолетов в 70 странах мира.

Почему вы решили обосноваться в Монако?

Тут сыграл роль ряд факторов. Впервые я приехал сюда в 1984 году, благодаря Формуле-1. Мне понравился

и сам город, и то, как меня тут приняли. Здесь есть все что нужно: отличная погода почти весь год, аэропорт Ниццы неподалёку, здесь безопасно, есть хорошие школы для детей, ну и привлекательный налоговый режим. То есть, если подумать, навряд ли вы найдёте в Монако хоть какие-то минусы!

Вы ездили в Индию вместе с Экономическим советом Монако. Довольны ли Вы этой деловой поездкой?

Мы очень хорошо подготовились к этой поездке, особенно с нашим представителем в Индии. Я там провел два дня в составе делегации от Монако, а затем остался еще на пару дней, чтобы лично изучить это динамичное и яркое место. Мы тщательно подготовили наши встречи, определив нужных людей, с которыми нужно было провести переговоры. Итогом этой поездки стали договоренности о трех потенциальных сделках, касающихся приобретения самолетов. В ближайшие дни они будут выставлены на продажу компанией Boutsen Aviation. И надо отметить, что экономический совет Монако оказал прекрасную поддержку. Делегация Монако была внимательной и инициативной. Значительный вес в процессе переговоров имеет поддержка Княжества и самого принца лично.

Если говорить обобщенно, кто ваши клиенты?

Большинство моих клиентов — это крупные компании, промышленные группы или транснациональные корпорации. Частные лица составляют лишь 2-3% от общего числа клиентов. Вообще, частные лица довольно редко используют самолет для личных поездок. Как правило, есть соображения про-

фессионального или делового характера. Компании используют самолеты, чтобы организовать перелеты своих ключевых руководителей, менеджеров или технических специалистов. Например, у Мерседеса порядка 8 самолетов, и они летают каждый день. Генеральный директор сегодня в Токио, завтра в Лос-Анджелесе, а на следующий день в ЮАР! Это можно сделать только с помощью бизнес-джета. Самолет — это инструмент бизнеса.

Воздушный транспорт является одним из основных источников загрязнения окружающей среды в мире. Что вы думаете на этот счет?

Это правда, самолеты действительно загрязняют окружающую среду, но, к сожалению, я никак не могу на это повлиять. Boutsen Aviation является посредником между производителем и покупателем, мы не производим двигатели или самолеты. Это как с автомобилями: я думаю, что правительства и власти должны быть строже с компаниями, которые производят транспорт, загрязняющий природу. Ничего такого особенно не делается, и я нахожу это абсурдным. Должны быть найдены другие средства и меры для сокращения или ликвидации загрязнения окружающей среды, связанного с самолетами. Недавно появилось новое поколение двигателей, которое расходует на 20-25% меньше топлива. Но это касается только больших самолетов, таких как Airbus или Boeing. Что же касается небольших самолетов, то улучшения, конечно, есть, но они происходят значительно медленнее, и этого недостаточно. Я считаю, некоторые вещи должны более строго регулироваться или даже запрещаться властями, но пока сложившаяся модель авиоперевозок работает, никто не заинтересован ее менять.

Самолет недели

Оператор: **Grob Power Services**

Тип: **Cessna 208B Grand Caravan EX**

Год выпуска: **2018 г.**

Место съемки: **ноябрь 2019 года, Jebel Ali Al Maktoum Int'l - OMDW, United Arab Emirates**



Фото: Дмитрий Петроченко