



Что сказать, сезон отпусков наложил отпечаток на активность компаний в медиaprостранстве. На минувшей неделе, отrapopтовав о предварительных результатах работы в первом полугодии, отрасль «замолчала», аккумулируя силы для традиционной осенней массивной атаки. Уже скоро многим из них придется участвовать в крупных выставках и конференциях, а это значит - нужна передышка.

Тем не менее, информповоды есть. В начале недели Bombardier показал, что по-прежнему является главным претендентом на лидерство по итогам года. Если показанные в июне темпы поставок сохранятся, то в конце 2013 года мы будем иметь нового лидера в самом востребованном сегменте бизнес-джетов - больших и дальних самолетов.



А еще эта неделя запомнится эпопеей с Эдвардом Сноуденом. Эта тема настолько стала важной, что о ней даже писали и отраслевые СМИ, но в своем контексте. Гадали, когда и на каком самолете улетит опальный ЦРУшник и, главное, за сколько. После эту тему разбавили сообщениями об инциденте с правительственным Falcon Президента Моралиса, в общем - было интересно. Однако, как нам кажется, когда и как улетит Сноуден (если вообще летит), мы узнаем по факту.



## По самолету в день

Канадский производитель Bombardier в июне 2013 года ударно потрудился. Компания показала один из лучших результатов по поставкам бизнес-джетов за последние пять лет

стр. 15



## В Cessna Aircraft устали от демпинга

Производитель готовит новые ценники на всю линейку бизнес-джетов. И это несмотря на снижение заказов в течение последних двух лет

стр. 16



## AW101 собирается на гражданку

AgustaWestland изучает потенциал повторной сертификации своего трехдвигательного 15-тонного вертолета AW101 для гражданского применения

стр. 17



## Стандарт IS-BAO становится все популярнее

С момента ввода IS-BAO в 2002 году, более 700 компаний, включая операторов и частных владельцев, получили соответствующие сертификаты

стр. 21



# КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

## Gulfstream G650

## VIPPORT поделится информацией

11 сентября 2013 года на 6-м ежегодном Форуме деловой авиации, в преддверии 8-й международной выставки JetExpo 2013, представители центра FBO деловой авиации VIPPORT Внуково-3 поделятся своим прогнозом активности выполнения рейсов в московском авиационном узле на 2013 и 2014 годы, а также расскажут о текущих показателях аэропорта. Доклад представит Иван Кудакин, специалист коммерческого отдела по работе с иностранными клиентами VIPPORT.

Внуково-3 является самым популярным аэропортом в Московской зоне, и согласно статистике Avinode на него приходится 94% всех запросов для аэропортов московского авиационного узла. Также этот аэропорт, обосновавшийся на вершине списка популяр-



ных европейских аэропортов, сейчас генерирует почти в три раза больше запросов в системе Avinode, чем все остальные аэропорты России вместе взятые. Это позволяет экстраполировать представленную статистику на российскую отрасль деловой авиации в целом и сделать правильные выводы о темпах роста рынка ДА.

6-й ежегодный Форум деловой авиации пройдет 11 сентября 2013 года в Москве, в отеле InterContinental.

Основные темы конференции:

- Перспективы развития деловой авиации в России
- Спрос на услуги деловой авиации в России и мире
- Совершенствование нормативной базы
- Развитие наземной инфраструктуры и ТОиР воздушных судов ДА
- Сочи-2014 — деловая авиация в период Олимпиады

При регистрации на форум у вас есть возможность получить скидку на участие в выставке JetExpo в качестве стендиста.

Форум деловой авиации — крупнейшее в России и СНГ ежегодное мероприятие, ставшее традиционным местом встречи и обсуждения актуальных проблем для операторов и брокеров деловой авиации, производителей воздушных судов, представителей аэропортов и хэндлинговых компаний, поставщиков продуктов и услуг для отрасли.

Форум проводится при поддержке Объединенной национальной ассоциации деловой авиации и выставки JetExpo.



Тел./Факс: +7 (812) 704-3461  
Моб.: +7 (964) 342-2817

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



## Формула 1 приносит доход не только организаторам

Минувший уикенд выдался для London Oxford Airport весьма «боевым». Сразу два статусных мероприятия из мира автоспорта проходили в Великобритании в минувшие выходные (UK Motorsport Valley и Formula 1 British Grand Prix).

В течение воскресенья 30 июня 2013 года аэропорт обслужил более 50 рейсов на бизнес-джетах и 50 вертолетов, при этом большинство рейсов выполнялось на «ультрадальних» самолетах типа Gulfstream и Bombardier Global Express. Всего же за минувший уикенд аэропорт обслужил более 300 рейсов бизнес-авиации. За этот период было реализовано почти 100000 литров топлива.

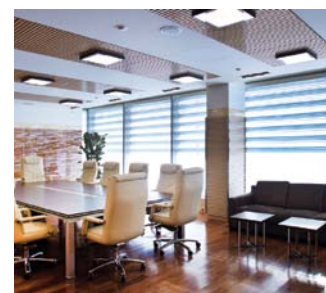
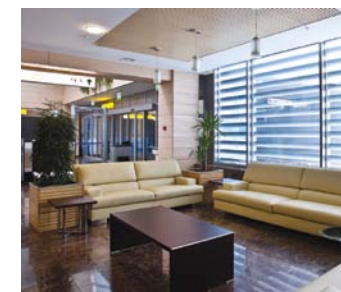
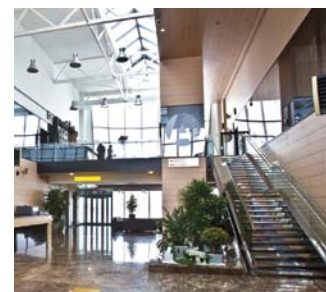
Также определенная нагрузка в аэропорту легла и на

вертолетное сообщение. В дни проведения мероприятий в аэропорту находились 20 вертолетов различных операторов, которые выполняли рейсы в места проведения мероприятий с интервалом в двадцать минут (вертолетный трафик не включен в общую статистику).

Для обеспечения столь большого трафика администрация London Oxford Airport пошла на беспрецедентные меры, попросив базовых операторов освободить на это время парковочные места. Таким образом, аэропорт смог дополнительно предложить клиентам еще 40 парковок для бизнес-джетов и около 10 мест для вертолетов. При этом с получением слотов ни у одного из клиентов проблем не возникло.



## КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации  
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

## Экономия за счет стюардесс

Экономия за счет миниатюрных стюардесс. Индийская авиакомпания ввела ограничения по весу: в GoAir теперь набирают только худых бортпроводниц. По мнению маркетологов, они помогут перевозчику сэкономить на топливе. За счет худых стюардесс GoAir планирует сэкономить полмиллиона долларов в год. Это расходы на топливо. Правило будет распространяться только на новых сотрудниц.

И это вполне оправданное решение. Расход топлива зависит от массы воздушного судна, сообщил президент компании Jet Group Александр Евдокимов. «Это физика, здесь никакого бреда в этом нет. Другое дело, насколько их энергозатраты будут велики на набор такого персонала. Но не думаю, что это сложно сделать — ввести метрики 90х60х90 и сколько там должно быть килограммов. Все зависит от типа воздушного судна, от расхода топлива. Там слишком много метрик. Фактически, если масса

самолета меньше, то расход топлива на нем тоже меньше. Пусть это сотые, десятые доли процента, но он меньше. Если это умножить на сотни рейсов или тысячи рейсов, выполняемых в год, экономия будет», — пояснил Евдокимов.

Маркетологи даже подсчитали, сколько индийская авиакомпания экономит за счет миниатюрных бортпроводниц. С каждого убавленного килограмма — пять центов. Правда, сколько должна весить стюардесса GoAir, не сообщается. Стандартные требования по весу в большинстве авиакомпаний — 60-65 кг. Если будет ниже, могут возникнуть сложности при чрезвычайных ситуациях на борту. Бортпроводница просто не сможет поднять пассажира, которому, к примеру, стало плохо на борту. Но есть исключения: стюардессы итальянской авиакомпании Meridiana Fly должны носить форму 42 размера. Многим приходится сидеть на диете. Такое правило

ввела супруга владельца авиакомпании, в прошлом модель.

Авиаперсонал, в первую очередь, отвечает за безопасность и, главное, здоровье. Sichuan Airlines набирает стюардесс, владеющих приемами кунг-фу. Это необходимо для безопасности пассажиров. Так что красота уходит на второй план. Хотя бортпроводницы — это лицо компании. И оценка внешности на совести hr-специалистов, сообщил гендиректор ассоциации «Аэропорт» Виктор Горбачев.

«Это не подиум, не люди, которых отбирают для показа моды. Но все равно какой-то критерий тоже существует, чтобы человек был симпатичным, потому что он общается с людьми. А здесь нужно, чтобы какая-то определенная привлекательность была», — сказал Горбачев.

Красота — вещь субъективная, однако, в отличие от европейских авиакомпаний, где главный критерий профессионализм и опыт работы, азиатские и арабские выбирают самых лучших — практически моделей. Такой же критерий при отборе персонала для бизнес-авиации, сообщил руководитель кадрового агентства «Авиаперсонал» Сергей Новиков. «Операторы бизнес-авиации человека ищут непосредственно для владельца воздушного судна, он уже выставляет какие-то свои требования по цвету глаз, по длине волос, смотрит чуть ли не маникюр и педикюр какого цвета. Там очень строгий отбор. Возрастной ценз немножко выше, порядка 35-37 лет», — сообщил Новиков.

Самые красивые стюардессы работают в бизнес-авиации, говорят эксперты. И на них, как правило, не экономят. Зарплата вдвое выше, чем у бортпроводниц гражданской авиации, в среднем — 100 тыс. руб.

Источник: Коммерсантъ FM





## Bell продает четыре медицинских 407GX

Bell Helicopter сообщает о подписании контракта с компанией CareFlight, базирующейся в Далласе, на поставку четырех вертолетов Bell-407GX в медицинской конфигурации. Все четыре машины поступят в распоряжение заказчика до конца 2013 года.

CareFlight работает на рынке оказания услуг по медицинской эвакуации с 1979 года и является партнером крупнейших частных клиник, госпиталей и больниц, среди которых Harris Methodist Fort Worth Hospital, Methodist Dallas Medical Center, Denton Regional Hospital, и Frisco Fire Department. С момента своего основания компания транспортировала более 75000 пациентов.

Помимо увеличения собственного вертолетного парка (сейчас в распоряжении компании пять вертолетов), CareFlight активно строит на собственные средства и новые вертолетные площадки. Так, в прошлом году CareFlight ввела в эксплуатацию 17 новых

площадок в 150-мильной зоне вокруг Далласа (вдоль основных автомобильных дорог). Также компания развивает и сегмент медицинских чартеров с использованием самолетов. Сейчас парк самолетов перевозчика состоит из четырех Beechcraft King Air 90, которые базируются в местном аэропорту Grand Prairie Airport (Даллас).

«Новая модель Bell-407GX обеспечивает еще большую надежность, скорость, производительность и маневренность. Мы очень гордимся тем, что один из крупнейших медицинских операторов сделал выбор в пользу этого вертолета», - отметил на церемонии подписания контракта исполнительный вице-президент по продажам и маркетингу Bell Helicopter Дэнни Мальдонадо. По его словам, особенно ценными качествами вертолета при выполнении медицинских миссий являются плавность хода и удобство при загрузке пациента в салон.



**Jet Transfer** -  
официальный представитель  
**Bell Helicopter**  
в России и на Украине

+7 (903) 969 56 03  
[www.bellhelicopter.jettransfer.ru](http://www.bellhelicopter.jettransfer.ru)

## Шуму – нет!

FAA опубликовала **окончательные нормы**, которые запрещают после 31 декабря 2015 года эксплуатировать реактивные самолеты с взлетным весом 75000 фунтов (34 тонны) и меньше на континентальной территории США, если они не соответствуют уровню шума по нормам Stage 3.

Правило должно вступить в силу 3 сентября 2013 года. Новая норма может затронуть 457 владельцев и операторов, за которыми числится 599 самолетов в возрасте от 25 до 50 лет. 403 владельца (88%) имеют только один самолет, попадающий под новое правило, 51 – от 2 до 10 старых самолетов и 3 владельца (все чартерные авиакомпании) имеют в общей сложности 51 такой самолет.

Тем не менее, многие из этих самолетов смогут эксплуатироваться в США и после вступления в силу этого правила, но только если на них будет проведе-

на доработка по снижению уровня шума до соответствия Stage 3.

Как отмечает FAA, некоторые модели запрещенных самолетов могут быть доработаны в соответствии с Stage 3 установкой шумопоглотителя (hushkit) на двигатели. Из 17 моделей самолетов, пострадавших от этого запрета, ранее шумопоглотитель был доступен для шести моделей: Dassault Falcon 20, Learjet 23, 24 и 25, а также Gulfstream II и III. На некоторое количество этих самолетов, возможно, он уже установлен.

Однако, единственный сертифицированный в настоящее время hushkit доступен для самолетов Gulfstream II и III. Комплекты для остальных самолетов или сняты с производства или у них отозван сертификат.

Для доработки самолетов Gulfstream (в общей сложности сейчас эксплуатируется 217 старых Gulfstream II и III) потребуется потратить от \$ 850000 до \$ 1500000. Причем, в этом случае стоимость hushkit для Gulfstream II будет превышает остаточную стоимость самого самолета.

Таким образом, из 599 самолетов, попадающих под новую норму, 382 не смогут в настоящее время соответствовать уровню шума по Stage 3. Хотя канзасская компания Avcon сообщает, что на прошлой неделе подала заявку в FAA на получение дополнительного сертификата на шумопоглотитель для самолетов Learjet серии 20.

А у владельцев остальных бизнес-джетов есть три пути: продать самолет для эксплуатации за пределами 48 смежных штатов США, продать самолет на запчасти или сдать его в металлолом.



*Gulfstream II и III, оснащенные hushkit, еще летают*

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации

**RUBAA**

Russian United Business Aviation Association

## II БАЛТИЙСКИЙ ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

1-2 августа 2013 года,  
Юрмала, Латвия  
Hotel Jurmala SPA  
под эгидой ОНАДА

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



## «Пулково-3» подвел итоги ПМЭФ 2013

Центр Бизнес Авиации «Пулково-3» подвел итоги ПМЭФ 2013 - ежегодного делового мероприятия в экономической сфере, проводимого в Санкт-Петербурге с 1997 года.

В период с 19 по 23 июня сотрудниками компании «ДжетПорт СПб» было обслужено 514 рейсов бизнес-авиации. Число пассажиров, обслуженных в этот период в пассажирском терминале ЦБА «Пулково-3», составило 1 221 человек. Открытие Центра Бизнес Авиации «Пулково-3», состоявшееся 5 марта 2013г., позволило значительно расширить перечень предоставляемых услуг, в том числе осуществлять наземное обслуживание воздушных судов бизнес-авиации и предоставлять место стоянки на собственном перроне №6 ЦБА «Пулково-3».

Общая площадь пассажирского терминала составляет 4000 кв.м., а пропускная способность до 1500 человек в сутки. Интерьер терминала «Пулково-3» разделен на 5 зон: общую зону, внутренний прилет и вылет, международный прилет и вылет.

Пассажиры смогли оценить комфорт и удобство при прохождении предполетных, таможенных и прочих формальностей. Также к услугам клиентов в новом пассажирском терминале предоставлены три специально оборудованных переговорных комнаты, эксклюзивное барное обслуживание и многие другие услуги по запросу клиентов.

В ближайшем будущем планируется возвести ангарный комплекс на 3 самолета класса Boeing-737.



### Форум деловой авиации

6-я международная конференция  
11 сентября 2013 года, Москва



Форум деловой авиации — крупнейшая в России и СНГ ежегодная конференция, являющаяся традиционным местом встречи ведущих профессионалов отрасли.

#### КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ

- Спрос на услуги деловой авиации в России и мире
- Совершенствование нормативной базы
- Развитие наземной инфраструктуры и ТОиР воздушных судов ДА
- Сочи 2014 — порядок приема рейсов ДА в период Олимпиады

#### К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ

Операторы деловой авиации, представители производителей воздушных судов, аэропортов и хэндлинговых компаний, поставщиков продуктов и услуг для отрасли, представители государственных органов.

**СКИДКИ** при регистрации до 5 августа 2013 года.

Контакт: Дмитрий Степанов, руководитель проекта,  
+7 965 118-71-75, d.stepanov@ato.ru

[WWW.EVENTS.ATO.RU](http://WWW.EVENTS.ATO.RU)

## Euro Jet Intercontinental развивает бизнес в аэропорту Тивата

Крупный провайдер услуг по наземному обслуживанию и топливообеспечению рейсов бизнес-авиации Euro Jet Intercontinental 28 июня 2013 года ввел в эксплуатацию новый лаундж для экипажей в аэропорту Тиват, Черногория. Стратегическим партнером данного проекта выступила администрация аэропорта.

Новый лаундж расположен в главном терминале аэропорта и оборудован всеми средствами для отдыха и работы экипажей, к услугам которых предлагаются комфортабельные комнаты отдыха, несколько баров, высокоскоростной доступ в интернет и бесплатная парковка. По сути, в настоящее время в аэропорту Тиват это единственный комплекс, который сфокусирован исключительно на обслуживании рейсов бизнес-авиации. Открытие нового лаунджа совпало с пятилетним юбилеем работы Euro Jet Intercontinental в Тивате. В прошлом году аналогичный объект был открыт и для пассажиров. В будущем компания планирует существенно расширить свое присутствие в Тивате.

Сейчас в аэропорту для бизнес-авиации выделено всего шесть парковочных мест. Причем, существуют определенные ограничения, как по типу самолетов, так и по времени пребывания в аэропорту. Хорошей

альтернативой Тивате в настоящее время является близлежащий аэропорт Подгорице, и в следующем году Euro Jet Intercontinental планирует «вплотную» заняться и этим аэропортом.

Компания уже подвела итоги работы в майскую навигацию и вполне довольна ее результатами. По данным компании (окончательные цифры еще не подведены) можно смело говорить о 10% росте трафика в эти аэропорты по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (тогда прирост составил всего 1,4%). И это при том, что Центральную и Восточную Европу «лихорадило» от погодных катаклизмов.

По мнению генерального директора Euro Jet Intercontinental Чарли Боднара, за последние несколько лет в Черногории наблюдается настоящий туристический бум. «Великолепная и неповторимая природа вкупе с существенными зарубежными инвестициями в туристический сегмент превращают Черногорию в быстрорастущий рынок и притягивают все большее количество состоятельных европейцев в страну», - комментирует г-н Боднар.

Euro Jet Intercontinental имеет 175 представительств в 29 странах, включая Россию и Украину.




**FBO RIGA**  
between East and West

**Опыт  
Качество  
Профессионализм**



## Агрономы пересаживаются на R66

27 июня 2013 года «Уральская вертолетная компания - URALHELICOM» передала клиенту очередной вертолет Robinson R66 Turbine. Заказчиком стал крупный агрохолдинг из Самарской области. Агрохолдингу принадлежит около 300 000 га сельскохозяйственных угодий, расположенных в трех областях. Наличие вертолета подобного класса стало острой необходимостью для компании, поэтому основной задачей R66 станет облет обширных территорий. Помимо мониторинга и охранных функций, вертолет будет доставлять на посевные агрономов. Сотрудники компании будут своевременно оценивать качество посевных работ, что напрямую отразится на производительности и, как следствие, на дальнейшем развитии компании.

Поставленный вертолет Robinson R66 Turbine, помимо стандартного оборудования, имеет радиовысотомер, систему кондиционирования воздуха, гироскоп и другое полезное оборудование, улучшающее

летно-технические характеристики ВС и повышающее безопасность полетов.

Приемка вертолета R66 проходила на авиационно-технической базе «Уральской вертолетной компании – URALHELICOM» в г. Первоуральск.

3 апреля 2013 года «Уральской вертолетной компании – URALHELICOM» исполнилось 10 лет. За это время компания успела зарекомендовать себя на авиационном рынке России как надежный поставщик и организация с высококвалифицированным и качественным обслуживанием вертолетов, от европейской части до Дальнего Востока. Объем поставленных клиентам вертолетов за 10 лет составил более 140 машин различных типов и модификаций, более 50 вертолетов находится на сервисном обслуживании компании.

15 марта 2013 года вертолет Robinson R66 получил сертификат типа AP МАК.



**( THINK BUSINESS )**

Вертолет Eurocopter надежный и удобный инструмент для вашего бизнеса.  
Инвестируйте в лучшее.

A close-up image of a hand holding a small, detailed model of a Eurocopter helicopter. The hand is shown from the side, with the fingers gripping the model. The helicopter is white with black and gold accents.

Еврокоптер Восток  
119180, г. Москва, Якиманская наб., д. 4, стр. 1  
Тел.: (495) 663 15 56, факс: (495) 663 15 59  
info@eurocopter.ru  
www.eurocopter.ru  
www.eurocopter.com

\* думайте о бизнесе  
Thinking without limits

**EUROCOPTER**  
VOSTOK

AN EADS COMPANY

## Falon 7X обзавелся системой OnAir

Французский производитель Dassault Falcon сделал доступной в своих флагманских бизнес-джетах Falcon 7X систему связи от компании OnAir. Для этого производитель установил в пассажирском салоне специальную антенну.

Антенна в виде излучающего кабеля, разработана компанией WL Gore & Associates, позволяет пассажирам получить доступ к различным беспроводным протоколам. Эта антенна устанавливается в потолке бизнес-джета Falcon 7X и совместима с Bluetooth, DECT, GSM, IRIDIUM Sat и рядом других стандартов связи.

Установка такой антенны станет важным элементом для операторов, которые хотят получить стабильное и скоростное подключение к различным протоколам связи.

При выборе подходящего оборудования компания Dassault Falcon искала систему, позволяющую пассажирам использовать собственные мобильные телефоны и электронные устройства во время полета. Сейчас в бизнес-джетах является неким «стандартом» оборудование, которое «привязано» к самолету.

«Сегодня многие бизнес-джеты имеют бортовые спутниковые системы связи, но обычно пассажиры должны использовать проводную трубку, а не собственные устройства», - говорит Адриан Милн, представитель компании WL Gore & Associates. «Антенна в виде излучающего кабеля позволяет пассажирам совершать звонки и получить доступ в Интернет в полете так же, как это делается в офисе».

## Апгрейд от Blackhawk

Федеральное управление авиации США (FAA) выдало дополнительный сертификат типа, позволяющий выполнять модернизацию на самолетах Cessna Grand Caravan 208A. Прежде всего, модернизация коснется замены 675-сильного Pratt & Whitney PT6A-114A на двигатель PT6A-42A мощностью 850 л.с. и установки пропеллера Hartzell диаметром 100 дюймов (2,54 м). Все работы будет выполнять компания Blackhawk. Первые обновленные самолеты клиенты получают уже в июле 2013 года. По данным компании, около двух десятков самолетов по всему миру уже имеют подобную доработку.

В пакет обновлений также входит установка капотов двигателя из углеродного стекловолокна и высокоэффективных воздухозаборников, выхлопной системы компании Frakes и масляного радиатора с увеличенной на 40% эффективностью. Согласно Blackhawk, в результате такой доработки летные характеристики самолета, в сравнении с серийными



моделями, значительно улучшаются, и при этом снижается расход топлива.

Стоимость модернизации определена в размере \$ 637000. В целях стимулирования клиентов, Blackhawk пообещала кредитовать каждый оставшийся час до капитального ремонта или плановой замены двигателя в размере \$50.

В прошлом году Cessna пошла по подобному пути улучшения этого заслуженного самолета. Новый Grand Caravan EX оснащается мотором Pratt & Whitney Canada PT6A-140 мощностью 867 л.с. Длина разбега этого «Каравана» уменьшилась на 350 футов, скороподъемность возросла на 20%, а скорость крейсерского полета увеличилась на 10-12 узлов по сравнению со средними показателями.

В этом году посетители российской выставки МАКС-2013 смогут увидеть Grand Caravan EX. «Присутствие самолета Cessna Grand Caravan EX на МАКС 2013 станет премьерой для российских клиентов. Компания Jet Transfer подписала твердый контракт на поставку в этом году 9 самолетов Cessna Grand Caravan EX для Авиакомпании Татарстан. Не исключая, что именно на авиасалоне МАКС 2013 будут подписаны один, два или более контрактов на новый Cessna Grand Caravan EX для регионов нашей страны» - комментирует Александр Евдокимов, генеральный директор компании Jet Transfer, официальный представитель Cessna Aircraft в России и Казахстане.

Caravan зарекомендовал себя как чрезвычайно надежный и гибкий в эксплуатации самолет. Значительное увеличение его мощности не только повысит возможности по выполнению обычных задач, но и сделает его отличным выбором для операторов на новых рынках и в отдаленных районах.



## Heli Drive хочет возить людей

Осенью текущего года в Санкт-Петербурге начнет работу первый городской вертолетный центр. В настоящее время у компании «Хели Драйв» уже есть в наличии несколько единиц техники. В августе – сентябре 2013 года проект должен заработать в полную силу. В перспективе компания собирается запустить коммерческие пассажирские перевозки в Санкт-Петербурге.

По словам руководителя отдела развития «Хели Драйв» Евгения Раченко, сейчас основное направление работы – вылеты, связанные с оказанием помощи и поисково-спасательными операциями.



Представитель компании отметил, что все вертолеты оснащены медицинским оборудованием. Пока в парке компании два медицинских вертолета и один, предназначенный для поиска и спасения людей, добавил Евгений Раченко.

Эксперты рынка вертолетных перевозок уверяют, что Санкт-Петербург давно готов не только к работе экстренных служб в воздухе, но и к развитию нового вида городского транспорта. По данным «Хели Драйв», 20-минутный рейс на их вертолете обойдется жителю Петербурга в 8,5 тыс. рублей.

Но, как считает представитель «Межрегиональной транспортной компании» Дмитрий Соколов, российские законы пока не позволяют развивать это бизнес-направление. Эксперт пояснил, что законодательная база, связанная с полетами сформирована, и ей пользуются, в том числе для получения разрешений на полеты над городом. Проблема же связана с регулированием выполнения коммерческих рейсов. Как отметил Дмитрий Соколов, в этом случае необходимо специальное разрешение. По сути, нужно становиться авиакомпанией и содержать большое количество специалистов, отметил представитель компании. По его словам, это проблема не регионального, а федерального уровня.

Председатель профильной комиссии Законодательного собрания по транспортному комплексу готов к диалогу с бизнесменами, если они найдут веские доводы для внесения поправок в законодательство и докажут свою заинтересованность. Как заверил Алексей Палин, совместными усилиями можно выработать предложение для федерального уровня и вынести его на рассмотрение в Заксобрании.

Источник: BFM.ru

## Любой бизнес-джет в паре касаний



Upcast JetBook



Перейдите прямо на страничку приложения, воспользовавшись камерой вашего iPad и размещенным слева QR-кодом. Или наберите Upcast JetBook в App Store.



## Получен еще один Ми-171

Холдинг «Вертолеты России» поставил бразильской компании Atlas Táxi Aéreo вертолет Ми-171А1 производства Улан-Удэнского авиационного завода. Atlas Táxi Aéreo уже эксплуатирует средние многоцелевые вертолеты Ми-171А1, которые были поставлены в 2005-2011 гг. Эти вертолеты победили в тендере бразильской национальной нефтяной компании Petrobras, и, вероятно, в будущем парк этих машин будет увеличен.

По заказу бразильской компании на новый вертолет Ми-171А1 впервые была установлена система T-HUMS (бортовая система контроля и диагностики), которая обеспечивает автоматический мониторинг большого спектра узлов в режиме реального времени, значительно повышая безопасность полета. «Использование этой системы предусматривает также возможность перехода к техническому обслуживанию «по состоянию», а не по регламенту, что может значительно снизить финансовые затраты эксплуатанта и повысить эффективность вертолетного бизнеса Atlas Táxi Aéreo – в том числе в интересах нефтегиганта Petrobras. Особое внимание заказчика к обеспечению безопасности полетов обусловлено активной эксплуатацией техники в труднодоступных районах страны. Новые системы T-HUMS планируется установить также на двух вертолетах Ми-171А1, поставленных ранее.

Напомним, что согласно ранее подписанному контракту в период с первого квартала 2015 года по первый квартал 2016 года в Atlas Táxi Aéreo планируется поставить семь вертолетов Ка-62.

Испытания Ка-62 планируется начать в 2013 году, а к 2015 году холдинг «Вертолеты России» рассчитывает сертифицировать вертолет для международного использования, в том числе в Бразилии.

## JFI приобретает Challenger 605

Американский оператор JFI (JetFlite International) сообщает о добавлении в свой чартерный парк самолета Bombardier Challenger 605 (бортовой номер N484JM), который будет базироваться в аэропорту Лонг-Бич. Самолет был приобретен на вторичном рынке, но на самом деле это практически новый бизнес-джет (2012 год выпуска, налет 500 часов). Планируется, что новый джет будет особенно востребован при полетах «от побережья к побережью». Ранее, в апреле 2013 года, JFI также добавил в парк три самолета: Gulfstream IV (N605RA), Gulfstream V (базируется в Хельсинки) и Challenger 601 (базируется в Опа-Лока).

После подведения итогов прошлого года компании большую ставку будут делать на развитии внутриамериканских перевозок в сочетании с небольшим ростом полетов по международным направлениям (по итогам 2012 года наибольший рост трафика был зафиксирован именно на этих направлениях). Сей-

час доля внутренних чартеров JetFlite International составляет приблизительно 25-30 процентов от общего трафика.

Однако о международной экспансии в компании не забывают, и особую ставку по-прежнему делают на Россию. Напомним, что активная работа JetFlite International на российском рынке началась осенью 2011 года, когда было подписано партнерское соглашение с российской компанией «Бест-Джетс», базирующейся в Москве, о предоставлении интересов и развития деятельности компании JFI на территории России в области деловой авиации. А до заключения этого соглашения компания JFI пользовалась услугами компании «Бест-Джетс» по обслуживанию воздушных судов и поддержке чартерных продаж. В настоящее время американский оператор базируется в московском аэропорту Внуково-3 Gulfstream 550, Bombardier Challenger 300, Learjet 60 и Hawker 400XP.





## Bombardier развивается в Амстердаме

Канадский авиапроизводитель Bombardier Aerospace сообщает о расширении перечня предоставляемых услуг в техническом центре в Амстердаме, который расположен в столичном аэропорту «Скипхол».

С июля 2013 года, помимо сервисного и базового технического обслуживания, у клиентов центра появилась возможность установки интерьера самолета (с предварительной разработкой дизайна и выбором отделочных материалов), замена и ремонт силовой установки, покраска и очистка самолета, а также ряд других дополнительных услуг. Все вышеперечисленные работы могут быть выполнены на любых самолетах семейств Learjet, Challenger и Global.

3 апреля 2013 года Bombardier Aerospace назначил на должность генерального директора сервисного центра в Амстердаме ветерана отрасли Яна Лундоу. До этого момента г-н Лундоу работал главой Jet Aviation Moscow Vnukovo. «Наш сервисный центр в Амстердаме стал опорой для сотен операторов бизнес-джетов Bombardier, работающих в Европе. Компетентность и предпринимательская хватка Яна будут направляющей силой, которая позволит преодолеть то, что клиенты ожидают от обслуживающей команды OEM-производителя», говорил тогда Стэн Янгер, вице-президент Bombardier Aircraft по центрам обслуживания.

Сервисный центр Bombardier в Международном аэропорту Амстердама «Скипхол» является одним из девяти OEM-центров Bombardier. Он начал работу в 2010 году, и сразу же предприятие начало увеличивать штат в ответ на растущий спрос. Кроме этого, компания предусмотрела возможность реконструкции и расширения своих объектов.

В настоящее время в Европе базируется более 560 бизнес-джетов Bombardier.

## 328 Group открыла FBO в аэропорту London Biggin Hill

После приобретения в начале 2013 года компанией 328 Group у Jet Aviation центра технического обслуживания и FBO в аэропорту London Biggin Hill, новый владелец сообщает об открытии нового FBO (новый комплекс называется JETS (Biggin Hill) Ltd).

После реконструкции общая площадь JETS (Biggin Hill) составила 8000 кв.м., но которой расположены отапливаемые ангары для ТОиР бизнес-джетов, а также пассажирский терминал площадью в 920 кв.м. В пассажирском терминале оборудовано несколько лаунджей для вылетающих пассажиров, конференц-зал, офисы компаний, комнаты для работы и отдыха экипажей. В терминале также расположены таможенные и иммиграционные службы. Компания ведет переговоры с потенциальными клиентами на предмет совместного использования объекта.

Ввод нового объекта существенно расширит возможности 328 Group по обслуживанию бизнес-джетов. Теперь компания, в дополнение к существующим предложениям для Bombardier Challenger 300, 601, 604, 605, Learjet 45, Dornier 328, Hawker 125, 700, 800, 800XP, 850XP, 900XP, 950XP, 1000, может

оказывать услуги ТОиР для Falcon 900, 2000, 7X и Cessna Citation 525, 550 и 560, .

«FBO и станция технического обслуживания в London Biggin Hill - надежные объекты, которые хорошо подходят для нашего долгосрочного бизнес-плана, и мы считаем, что это отличный шанс для наших клиентов и поставщиков, а также для новых сотрудников, присоединившихся к нашей команде», - комментирует генеральный директор 328 Group Дэйв Джексон.

Сейчас в London Biggin Hill собственные FBO имеют компании Rizon Jet, Hangar8, Perfect Aviation и ряд других крупных операторов. London Biggin Hill в среднем в год обслуживает 11300 рейсов бизнес-авиации, и поэтому показателю входит в тройку лондонских аэропортов этого сегмента.

328 Group владеет немецкой компанией 328 Support Services GmbH (владельцем сертификата типа самолета Dornier 328), которая базируется недалеко от Мюнхена, и техническим центром Jet Engineering Technical Support Ltd в аэропорту Борнмут на юге Великобритании.



## В едином центре

Крупнейший провайдер услуг менеджмента воздушных судов – австрийская компания International Jet Management, среди клиентов которой немало российских владельцев бизнес-джетов, и швейцарская компания Jet Aviation Basel (входит в группу Jet Aviation) подписали стратегическое соглашение о партнерстве. Согласно контракту, Jet Aviation Basel будет осуществлять полный спектр услуг по ТОиР самолетов International Jet Management в техническом центре аэропорта Базель.

Сейчас парк International Jet Management состоит из двух самолетов Bombardier Global, одного Bombardier Challenger 850, двух Bombardier Challenger 605, одного Bombardier Challenger 604, двух Bombardier Challenger 300, одного Learjet 40, одного Citation Excel, семи Dassault Falcon 900, одного Dassault Falcon 2000 и одного Gulfstream V.

По мнению управляющего директора International Jet Management Роберта Шмелзера, то, что Jet Aviation Basel является авторизованным сервисным центром Bombardier, Dassault и Gulfstream позволяет выполнять «под одной крышей» различные работы, от планового технического обслуживания до установки дополнительного оборудования и интерьеров, для всех самолетов оператора. А до конца 2013 года в управление International Jet Management будут добавлены еще четыре самолета (два из которых принадлежат владельцам из России и Украины).

Главный офис International Jet Management находится недалеко от Вены. Работая в австрийской системе налогового благоприятствования, клиенты компании извлекают реальную выгоду как при покупке/продаже самолета, так и при эксплуатации, а также в отсутствие препятствий для самолетов International Jet Management при полетах по всей Европе.

## Китайские товарищи помогли

Установка нового автоклава на заводе Cirrus Aircraft в Гранд-Форкс, Северная Дакота, позволит производителю форсировать производство первых прототипов нового одномоторного персонального джета. Новая печь в первую очередь предназначена для изготовления композитных деталей реактивного Vision SF50. Также в этом автоклаве будут «выпекать» части традиционной линейки поршневых самолетов семейства SR.

Автоклав весит 40 тонн и имеет длину 40 футов (12 метров). Поэтому цех частично будет построен вокруг него. Сейчас печь уже используется для изготовления лонжеронов поршневых SR20 и SR22, но основную работу она начнет в середине августа. К этому моменту оборудование будет полностью настроено на производство карбонового главного лонжерона SF50.

«Сейчас мы наблюдаем последствия инвестиций, которые сделала наша материнская компания (китайская CAIGA)», говорит исполнительный вице-президент по продажам и маркетингу Cirrus Тодд Симмонс. «Мы стремимся вывести этот продукт на



рынок и поставить первый SF50 в 2015 году». CAIGA приобрела Cirrus в 2011 году, и на сегодняшний день уже вложила в программу SF50 около \$ 100 млн.

Первый из четырех летных прототипов SF50 совершит первый полет в начале 2014 года и присоединится к демонстратору технологии, который уже налетал более 600 часов. Этот демонстратор позволил отработать дизайн самолета, проверить работу систем и поведение в различных режимах полета.

Сегодня производитель принимает заказы на SF50 по цене \$ 1,96 млн. Первый бизнес-джет Cirrus оснащен авионикой Garmin G3000, спасательной парашютной системой и турбовентиляторным двигателем Williams International FJ33. Он имеет дальность 1200 миль (2220 км), скорость сваливания 61 узлов (113 км/ч) и крейсерскую скорость 300 узлов (555 км/ч). По заявлению компании, заказы на новый бизнес-джет разместили 550 клиентов, но сколько из них остались верны своему выбору к настоящему времени – неизвестно.



## По самолету в день

В июне 2013 года канадский производитель Bombardier потрудился ударно. Компания показала один из лучших результатов по поставкам бизнес-джетов за последние пять лет. Без учета семейства Learjet, производитель поставил заказчикам тридцать новых деловых самолетов.

В июне большинство поставок пришлось на семейство Global. Флагман Global 6000 получили 9 клиентов (три из США, по одному самолету ушли в Германию, Швейцарию, Францию, Австрию, Мальту и Великобританию (самолет зарегистрирован на Каймановых островах)). Три самолета Global 5000 отправились заказчикам из Австрии, США и Великобритании (самолет зарегистрирован на Каймановых островах).

На долю Challenger 300 пришлось девять поставок, и здесь доминировали заказчики из США, которые получили пять самолетов. Еще по одной машине было отправлено клиентам из Люксембурга, России, Марокко и Мексики. Также девять бизнес-джетов Challenger 605 были переданы новым владельцам. Три самолета получили американские заказчики, по одному самолеты клиенты из России, Казахстана, ОАЭ, Великобритании (самолет зарегистрирован на Бермудских островах), и два самолета были зарегистрированы на острове Мэн.

Традиционно данные по июньским поставкам самолетов семейства Learjet будут готовы к началу июля месяца.

По данным GAMA, канадский производитель с января по март 2013 года поставил один Learjet 45XR, два Learjet 60XR, 14 Challenger 300, пять Challenger 605 и 17 самолетов семейства Global (за аналогичный период 2012 года производитель поставил 29 бизнес-джетов: два Learjet 40XR/45XR, три Learjet 60XR, 11 Challenger 300, 8 Challenger 605, один Challenger 850 и четыре Global 5000/6000).

Однако самыми провальными для Bombardier стали апрель и май текущего года, когда производитель смог поставить всего 21 самолет за два месяца.

Напомним, что в 2012 году Bombardier поставил 179 самолетов на общую сумму в \$ 5,833 млрд.



## В Cessna Aircraft устали от демпинга

Из стана компании Cessna Aircraft на прошлой неделе стали приходить сообщения об увеличении каталожной стоимости бизнес-джетов. И это несмотря на снижения заказов в течение последних двух лет. Причем, подорожают все типы самолетов, от «малышей» Citation Mustang до Citation Longitude, который, кстати, еще даже не взлетел.

Основным ньюсмейкером выступил исполнительный директор компании Textron (Cessna Aircraft является дочерней компанией) Скотт Доннелли, который посетовал на то, что в течение последних нескольких лет производитель постоянно снижал цены и достиг того уровня, при котором весь самолетостроительный бизнес теряет смысл. По мнению

г-на Доннелли, компания отдает себе отчет о возможных последствиях столь непопулярных мер, особенно на фоне снижения спроса во всех сегментах, в которых представлен производитель. Но все равно, просчитав все плюсы и минусы, компания вынуждена пойти на это.

Особую тревогу вызывает положение в линейке легких бизнес-джетов. Слабые продажи даже заставили производителя снизить темпы производства и прибегнуть к программе поощрения добровольного увольнения сотрудников. Новая ценовая политика, по мнению г-на Доннелли, станет единственным способом прервать стремительное падение вниз и довести программы Longitude и Latitude до логиче-

ского конца. Ведь именно с этими проектами Cessna связывает свои перспективы.

Скотт Доннелли не стал вдаваться в детали и не рассказал о размерах повышения цен (нынешний диапазон цен на бизнес-джеты компании начинается от \$3,3 млн. за Citation Mustang, и заканчивается \$26 млн. за Citation Longitude). Он не выразил также уверенности в том, что намеченная стратегия принесет положительные плоды. «О том, насколько правильной окажется эта стратегия, мы сможем судить месяцев через шесть или девять», заметил он.

Не исключено, что новые ценники все же вернутся к нынешним отметкам. Однако это маловероятно, так условием для такого развития должен стать уровень продаж 2008 года, чего, судя по всему, придется ждать достаточно долго. Ведь в 2012 году мировыми производителями было поставлено 672 самолета, что на 42% меньше показателей 2008 года.

Сейчас же в Cessna Aircraft лишь констатируют застой из квартала в квартал. Одной из причин непопулярности новых Citation аналитики считают вторичный рынок «одноклассников». Как утверждают эксперты JPMorgan, покупатели, выбирая между новым и подержанным бизнес-джетом, по многим причинам, все чаще, останавливаются на втором.

В любом случае, г-н Доннелли подчеркивает, что Cessna Aircraft не будет отказываться от своих новых проектов Longitude и Latitude, а также легкого джета M2 и «обновленного» Citation Sovereign. Согласно сообщениям Cessna Aircraft флагманы Longitude и Latitude будут поставлены стартовым заказчиком в 2017 и 2015 годах соответственно.



Новый Citation Sovereign «пойдет в массы» по новой цене



## AW101 собирается на гражданку

AgustaWestland изучает потенциал повторной сертификации своего трехдвигательного 15-тонного вертолета AW101 для гражданского применения. Компания считает, что новый гражданский сертификат Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) может повысить интерес к вертолету у офшорных операторов для доставки персонала при дальней добыче нефти и газа, а также для VIP-перевозок.

Этот вертолет получил гражданский сертификат в 1994 году как EH101, но в таком варианте удалось продать только одну машину для гражданского клиента – столичной полиции Токио. С тех пор AgustaWestland, которая и сейчас продает этот вертолет как EH101, внесла ряд изменений в авионику и летно-технические характеристики, что радикально изменило эффективность и надежность.

А предпосылки для повторной сертификации имеются. В последние годы на AgustaWestland «свалился» шквал новых заказов на AW101 в VIP-конфигурации для государственных структур. Уже поставлено по два таких вертолета для правительств Саудовской Аравии и Туркменистана. Кроме того, компания в настоящее время строит две машины для алжирского правительства и готова поставить 12 AW101 ВВС Индии для VVIP миссий.

Однако последний контракт в настоящее время заморожен. Но не вертолет стал причиной, а особенно италийско-индийского **взаимодействия** по этому контракту. Договор стоимостью 560 млн евро (749 млн долл.) был подписан в 2010 году. Из заказанных вертолетов восемь должны быть выполнены в варианте для перевозки высших государственных лиц (VVIP), а остальные четыре - в варианте для перевозки сотрудников индийской службы прави-

тельственной охраны Special Protection Group (SPG). Первые две машины переданы в декабре 2012 года. Остальные вертолеты первой партии из шести AW101 для Индии пока используются для обучения экипажей в Великобритании.

Также этот вертолет совместно AgustaWestland и Northrop Grumman предлагается для программы ВМС США замены вертолетов «Marine One», на которых перемещаются президент и другие высокопоставленные чиновники США.

Вертолет AW101 оборудован тремя двигателями СТ7-8Е или RTM322, тремя интегрированными гидравлическими системами и тремя воздушными стартерами. Уникальные летные показатели при полетах с одним неработающим двигателем позволяют AW101 совершенно безопасно осуществлять перевозки и с двумя работающими двигателями, не теряя при этом скорости. Композитные пятилопастной несущий и четырех лопастной хвостовой винты имеют оптимизированные характеристики поверхностей, благодаря которым существенно снижены показатели уровня внешнего шума, улучшены показатели маневренности и повышена устойчивость к внешним воздействиям. Установленная комплексная система антиобледенения позволяет эксплуатировать AW101 при экстремально низких, вплоть до  $-45^{\circ}$  температурах.

AW101 имеет пассажирский салон высотой до 1,83 м и шириной до 2,49 м. В салоне AW101 установлена система климат-контроля салона, которая позволяет регулировать температуру для каждого из пассажиров, также система активного снижения вибраций и шума. AW101 предоставляет на выбор различные варианты индивидуальной отделки салона и возможность установки разнообразного развлекательного оборудования на борту.



## В стане долевого операторов вновь потери

Некогда пятый по объемам полетов в США (среди долевого операторов), оператор Avantair, «работающий» исключительно на самолетах Piaggio Avanti, сообщает о приостановке работы, в связи с иском поступившем 26 июня 2013 года в их адрес со стороны владельцев воздушных судов. По решению суда шесть самолетов Piaggio Avanti, которые ранее были задействованы в программе долевого владения, должны возвратиться лизингодателю. Но неприятности для Avantair на этом не закончились. Иски, поданные владельцами действующих контрактов, возможно и вовсе похоронят Avantair.

В настоящее время менеджмент Avantair вынужден отправить в добровольный отпуск своих сотрудников, оставив лишь экономистов и финансистов, которые прорабатывают возможные варианты спасения компании, и параллельно активно ищут альтернативные источники финансирования. «В Avantair искренне сожалеют о случившемся, и мы приносим свои извинения держателям карт Avantair. Компания считает данное решение самым разумным действием в настоящее время. Мы очень надеемся, что вскоре сможет возобновить свою деятельность», говорится в официальном сообщении оператора.

Так в чем же основная причина случившегося? Как не странно для США – в поддержании летной годности и организации обеспечения авиационной безопасности.

Сейчас парк Avantair состоит из 56 самолетов итальянского производителя (Piaggio P-180 Avanti и Piaggio P-180 Avanti II), и из них – 43 борта задействованы в программе долевого владения. Ценовая политика компании на протяжении последних нескольких лет была самой агрессивной на рынке и даже немного авантюрной. Компания продавала

контракты на несколько лет вперед по весьма привлекательным, если не сказать демпинговым ценам, что естественно привлекло достаточное количество клиентов. Еще два года назад «законодатель мод» в этом сегменте, NetJets, предупреждал, что когда-нибудь эта пирамида «выстрелит» и не в пользу оператора. Тем временем, количество рейсов Avantair стремительно росло и даже весьма впечатляющий по размеру парк, не справлялся с ростом полетов. Самолеты находились в воздухе почти круглосуточно.

Первый серьезный «звонок» прозвучал 6 июня 2013 года, когда оператор получил уведомление FAA о ненадлежащем контроле за техническим состоянием воздушных судов и несоблюдении норм безопасности. Ранее, в конце октября 2012 года, парк Avantair уже простаивал на земле в течение трех недель по-

сле серьезного инцидента с одним из самолетов, который также был связан с техническим состоянием самолета. И тогда в Avantair стали поступать «пачки» исковых заявлений от недовольных владельцев контрактов, но оператор все же остался на плаву.

Но 26 июня фортуна вовсе отвернулась от оператора. На все просьбы руководства компании к лизингодателю «подождать с выплатой уже просроченных платежей» был получен отказ. Avantair также был уведомлен, что владельцы самолетов уже «включили» все средства правовой защиты и намерены добиваться защиты собственных прав в суде. Сейчас «дефицит» Avantair составляет \$ 122,75 млн. Только за первый квартал текущего года компания недосчиталась \$8,33 млн., когда как за аналогичный период 2012 года эти потери составили «лишь» \$1,6 млн.





## Сильный, но не взрывной рост

На ежегодном собрании Berkshire Hathaway, которое прошло в мае 2013 года, президент и председатель правления NetJets Джордан Ханселл заявил, что сегодня долевой оператор выглядит иначе, чем несколько лет назад. Сейчас компания показывает уверенный рост.

А предшествовал изменению «самочувствия» компании пересмотр стратегии развития, к которому подтолкнул кризис. В 2010 году NetJets решила существенно обновить свой флот и к настоящему времени уже разместила заказы на 670 новых бизнес-джетов стоимостью более \$ 17,6 млрд. Также оператор реорганизовал свои структуры в Европе и Китае, и запускает здесь программы управления воздушными судами.

Выступая на собрании материнской компании, Джордан Ханселл также сообщил, что количество новых компаний и частных лиц, которые приобрели доли в самолетах или летные часы в рамках карточной программы Marquis Jet Card, выросло в первом квартале 2013 года на 50%. Также около 120 клиентов, которые покинули NetJets во время экономического кризиса, вернулись в 2012 году, и еще 34 – в этом году.

«Я думаю, что экономика Соединенных Штатов стабилизируется, и люди возвращаются на рынок частной авиации», сказал он. В США компания держит 60% долевого рынка бизнес-джетов и, по словам руководства, в будущем сохранит свои позиции. Однако, как отмечает Ханселл, экономическая ситуация в Европе движется в другом направлении, и около 25 процентов бизнеса NetJets сосредоточено именно в этом регионе.



«Один из наиболее важных уроков, который я получил от Уоррена Баффетта – это то, что мы должны планировать наш бизнес на долгосрочную перспективу», говорит Джордан Ханселл. «Удивительно, но это очень большая редкость, особенно среди публичных компаний».

Реализация плана обновления флота уже приносит свои плоды. Оператор начал получать новые самолеты (получены первые Phenom 300 и Global 6000).

«Наши клиенты очень рады новым продуктам, и мы думаем, что это будет способствовать дальнейшему

увеличению числа новых клиентов», резюмирует глава NetJets.

По словам экспертов, NetJets сейчас переживает сильный, но не взрывной рост. Отчасти это может быть связано со стиранием в сознании общества «клейма» бизнес-джетов, которое они получили во времена кризиса.

Тем не менее, самой большой проблемой для NetJets и других операторов бизнес-авиации США является неопределенность позиции администрации Обамы в отношении налогового законодательства.

## Рост в 18% – уже трагедия...

Парк бизнес-джетов в материковом Китае продолжает расти. Согласно докладу, подготовленному консалтинговой компанией Asian Sky Group (Гонконг), в прошлом году китайские владельцы приобрели воздушных судов (новых и подержанных) на 40% больше, нежели годом ранее. В абсолютных цифрах это составляет 96 самолетов.

Также, по данным этого доклада, с начала 2013 года, китайцы уже приобрели 37 бизнес-джетов, но общие показатели роста в этом году составят лишь 18%, однако пик поставок придется на третий квартал. Эксперты сетуют, что такое снижение вполне объяснимо, и связано в первую очередь с замедлением экономического роста в стране на фоне общей неопределенности мировой экономики. Это очень настораживает аналитиков Asian Sky Group, которые предполагают, что такое замедление роста станет началом стагнации рынка. Кроме этого, в докладе отмечается, что все обещания правительства по либерализации законодательства в отношении собственников бизнес-джетов, и политика в области регулирования полетов внутри страны, пока не реализованы полностью, что отталкивает многих покупателей бизнес-джетов от регистрации самолетов в Китае, и тем самым давая «работу» иностранным реестрам.

«Детально проанализировав нынешнее экономическое и политическое состояние в стране можно смело утверждать, что пик дорогостоящих вложений, какими и являются бизнес-джеты, уже прошел. И все чаще китайские бизнесмены уделяют пристальное внимание фондовым рынкам, и ищут альтернативные источники вложения и сохранения собственных средств, прекрасно понимая, что экономический рост замедляется, и дальнейшие перспективы неясны. А потребительская емкость рынка частных самолетов (это касается только континентального



Китая) уже близка к своему максимуму. Кроме этого, многие раздражены политикой, проводимой авиационными властями страны, когда владелец дорогого приобретения сталкивается со значительными проблемами, начиная от ввоза воздушного судна и заканчивая его эксплуатацией», комментируют в Asian Sky Group.

Также эксперты Asian Sky Group отмечают, что в стране наметился еще один тренд. Заказчики стали более скрупулезно подходить к вопросам приобретения воздушных судов. Все чаще клиенты обращают свой взор в сторону рынка подержанных бизнес-джетов, и доля таких самолетов в стране сейчас составляет 19%. Кроме этого, в Китае почти не пользуются популярностью среднеразмерные самолеты, в то же время наиболее востребованными сейчас являются крупноразмерные самолеты и легкие бизнес-джеты, которые покупаются в дополнение к «флагманам».

Также за последний год существенно выросло количество корпоративных бизнес-джетов. При этом, крупные компании для своих дочерних филиалов, не стесняясь, приобретают дорогие самолеты, класса ACJ и VBJ. И именно на ультрадальние бизнес-джеты в прошлом году пришлось 23% от всех поставленных в Китай воздушных судов.

Напомним, что согласно прогнозу Bombardier Aerospace, в период 2013-2022 гг. в Китай будут поставлено 1000 новых бизнес-джетов, а в период 2023-2032 гг. – 1420 деловых самолетов. Сейчас в Китае зарегистрировано всего 176 бизнес-джетов, еще 118 – в Гонконге. Общий парк «белых» китайских самолетов составляет все 1,5% от общего мирового парка (19373 самолета), но портфель заказов от китайских заказчиков уже превысил фантастические \$ 4,8 млрд.



## Стандарт IS-BAO становится все популярнее

На минувшей неделе глава Международного совета деловой авиации (International Business Aviation Council (IBAC)) Курт Эдвардс, выступая на пресс-конференции, сообщил журналистам о значительном росте компаний, пожелавших получить сертификат IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations). С момента ввода IS-BAO в 2002 году, более 700 компаний, включая операторов и частных владельцев, получили соответствующие сертификаты.

«Мы рады, что более 700 операторов из более тридцати пяти стран добровольно продемонстрировали свое стремление летать безопасно и присоединились к нашей инициативе. Стандарт IS-BAO предназначен для действующих операторов и авиакомпаний деловой авиации, которые стремятся к организации своей работы на уровне мировых стандартов. Он полностью соответствует стандартам ICAO в области деловой авиации, и позволяет достичь высокого уровня безопасности полетов», комментирует г-н Эдвардс.

IS-BAO представляет собой добровольный международный стандарт эксплуатации деловых воздушных судов и был впервые представлен на выставке EBACE еще в 2002 году. Цель внедрения стандарта – повышение уровня профессионализма и безопасности работы авиакомпании или корпоративного департамента авиационных перевозок.

В развитие проекта некоторое время назад был внедрен стандарт эксплуатации вертолетов, также в настоящее время идет подготовка стандарта для хендлинговых компаний. Стандарты IS-BAO признаются авиационными властями США, Европы, и являются обязательными при регистрации воздушных судов деловой авиации в авиационных регистрах



Бермуд, Арубы и Каймановых островов. Кстати, в офшорных юрисдикциях, у которых не хватает своих национальных ресурсов в госрегулировании, он активно используется в качестве одного из возможных способов подтверждения соответствия оператора воздушного судна (основанным на последних рекомендациях ICAO) национальным требованиям по безопасности полетов – в первую очередь это Safety Management System и Flight (система управления безопасностью полетов) и Operations Manual.

В настоящее время аудит IS-BAO прошли более десяти российских компаний, эксплуатирующих самолеты в иностранных юрисдикциях, а некоторые из них получили статус международного аудитора IS-BAO. Примечательно, что в августе 2013 года в рамках II Балтийского форума деловой авиации, организа-

тором которого выступает Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации, будет организован практический семинар «Основы IS-BAO» (запланирован на 2 августа). Проведет семинар Джим Кеннон, директор программы IS-BAO Международного совета деловой авиации IBAC, а также ведущие практикующие аудиторы IS-BAO, которые расскажут о развитии стандарта, принципах и необходимости его внедрения.

В России активным сторонником продвижения IS-BAO является Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (член IBAC с 2010 года). Силами ассоциации были организованы несколько семинаров в Москве и было оказано содействие аккредитации российских аудиторов.

## Небо над Москвой и Рублевкой по-прежнему закрыто

Запрет на полеты над Москвой не был снят. В докладе зампреда Аркадия Дворковича президенту РФ говорится о том, что не удалось согласовать открытие зоны с Московской мэрией и ФСО. А Виктор Еремин добавил, что полеты не разрешены не только на территории внутри МКАД, но и в зонах UUP52 и UUP53, то есть и на Рублево-Успенском шоссе. В докладе говорится, что причиной отказа со стороны столичной мэрии стало возможное появление сверхнормативного воздействия шума от воздушных судов на районы столицы. По мнению Федеральной службы охраны, изменение границ для полета могут снизить уровень безопасности стратегически важ-

ных объектов в условиях имеющейся террористической угрозы.

Но в то же время власти разного уровня смогли достичь договоренности по поводу изменения конфигурации других запретных зон и зон ограничения полетов. Правда, для этого пришлось провести 35 совещаний. Благодаря проведению такой оптимизации удалось создать новые бесконфликтные маршруты для трех аэропортов. И благодаря этому их пропускная способность увеличится в 1,5 раза. В то же время, начальник отдела аэронавигационного обеспечения Минтранса РФ заявил, что в вопросах

запрета полетов над Москвой пока рано ставить точку, переговоры еще ведутся. Сергей Пятко, директор отделения НИИ гражданской авиации, уточнил, что было разработано 105 новых воздушных маршрутов, приблизительно по 35 штук на каждый столичный аэропорт.

Это пути и на прилет, и на вылет, при этом удалось обойтись без участков встречного движения. Чтобы добиться таких успехов пришлось изменить границы 70 зон расположенных в столице и в области, и даже договариваться с Министерством обороны. Пятко отметил, что старые маршруты имеют десятки точек пересечения, а это очень опасно. Но до внедрения новой системы в жизнь еще речь не идет. Сначала нужно смоделировать ее на тренажерах, провести переподготовку пилотов и диспетчеров. В пресс-службе Росавиации сообщили, что из-за нововведений общая протяженность воздушных трасс вырастет на 1 тысячу километров. А полный переход на новую систему работы планируется совершить до конца 2013 года.

Еще в ноябре 2012 года начали ходить слухи о том, что вскоре могут возобновиться полеты над Москвой. При этом наиболее приоритетным воздушным коридором считался маршрут от бизнес-центра «Москва-Сити» до северо-западной границы города, а оттуда уже ко всем подмосковным аэропортам. Запрет полетов над территорией внутри МКАД действует еще с советских времен. Основывается этот запрет вовсе не на заботе о спокойном сне граждан, а на охране государственных объектов. И полеты первых лиц государства над этой территорией являются возможными. Еще к исключению из данного правила относят и спасательные вертолеты.

Источник: «MoneyJournal.ru»



Фото Марина Лысцева