



Семь минувших дней выдалась достаточно «хмурыми». Очередной ежемесячный отчет WINGX, относительно активности деловой авиации в Европе. Нисходящая тенденция, начавшаяся еще в декабре 2014 года, в первые два месяца нынешнего года только усилилась. Причем, значение Украины и России в этом падении эксперты называют ключевым. Они же «потянули за собой» и всю Восточную Европу, зацепив и Германию. Однако впечатление, что кризис присутствует исключительно в РФ и Украине, обманчиво. Осенью прошлого года отчеты WINGX были более оптимистичны, показывая позитивный тренд, несмотря на политическую ситуацию в Украине. А сейчас большинство европейских стран показывают снижение, в падение трафика из других регионов в некоторых случаях достигает двузначных цифр. Так что проблема скорее системная и связана с общеевропейской экономической ситуацией.

В конце недели оргкомитет Jet Expo поделился хорошими новостями – крупные производители за полгода до начала выставки подтвердили свое участие. И мы постараемся еще до начала главного отраслевого мероприятия подготовить большое количество аналитических материалов и взять интервью у наиболее авторитетных спикеров.

Неделя выдалась короткой, такой же и информационный поток. Из наиболее интересных новостей можно отметить рост заказов на новые бизнес-джеты у Dassault. Интересная ситуация – французы в 2014 году получили 90 новых заказов, что на 40% больше, чем заказано в 2013 году. И с выходом на рынок двух принципиально новых Falcon 5X и Falcon 8X у французского производителя все только начинается.



СЛО «Россия» пополнят девятью самолетами

Это самое масштабное обновление парка Специального летного отряда «Россия» за последние годы. Сейчас в авиапарке главного летного отряда 59 самолетов

стр. 17



Jet Expo 2015 набирает участников

Ведущие компании деловой авиации подтвердили свое участие в выставке, а оргкомитет делает скидки в честь десятилетнего юбилея выставки

стр. 19



Падение европейского трафика продолжается

Февральские результаты активности не такие плохие, как в январе, но все же это самый низкий уровень февральского трафика с 2010 года

стр. 20



Ситуация на рынке сложная, но не критичная

Президент ГК «АВКОМ» Евгений Бахтин рассказывает о работе программы Jet Travel Club и прогнозирует поведение отечественного рынка деловой авиации в ближайшей перспективе

стр. 21

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ

G500 и G600



Gulfstream

Москва–Ницца – самый популярный маршрут у клиентов NetJets

Наибольшее число рейсов частных самолетов в 2013 году было выполнено между Москвой и Ниццей на Лазурном берегу Франции, говорится в отчете о мировом богатстве Wealth Report, который составляют специалисты международной консалтинговой компании Knight Frank ([PDF](#)).

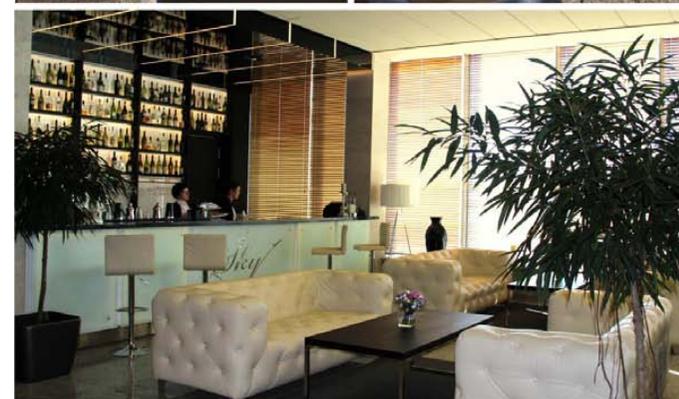
При составлении рейтинга компания использовала данные крупнейшего оператора бизнес-джетов NetJets, европейской организации по безопасности перелетов «Евроконтроль» и авиакомпании SAS. Российская столица в десятке лидеров фигурирует дважды: на шестом месте по популярности в мире стоит маршрут из Лондона в Москву.

По данным Knight Frank, в популярности частным рейсам из Москвы в Ниццу уступают внутренние американские рейсы по маршрутам Майами–Нью-

Йорк, Нью-Йорк–Лос-Анджелес и Нью-Йорк–Палм-Бич. Далее располагаются маршруты из Лондона в Нью-Йорк, Москву и ту же Ниццу, а затем — вновь американские рейсы Чикаго–Нью-Йорк, Хьюстон–Нью-Йорк и Палм-Бич–Нью-Йорк. В целом маршруты 60% всех рейсов бизнес-джетов в мире пролегают по территории США.

К числу наиболее активно набирающих популярность направлений специалисты компании отнесли маршрут Москва–Тель-Авив (шестое место).

В сентябре прошлого года Bloomberg сообщил о снижении из-за санкций Евросоюза числа богатых россиян, которые проводят время на Лазурном берегу. В частности, за семь месяцев количество рейсов из Москвы в Ниццу снизилось на 5% — впервые с 2009 года.



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

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

На MIPIM-2015 представлен проект «Хелипорты России»

10 марта в Каннах стартовала ежегодная международная выставка в сфере недвижимости MIPIM-2015, участниками которой стали инвесторы из 80 стран, а также крупнейшие игроки секторов международной собственности. Вот уже 20 лет MIPIM становится площадкой для обсуждения и реализации глобальных проектов в самых разных отраслях.

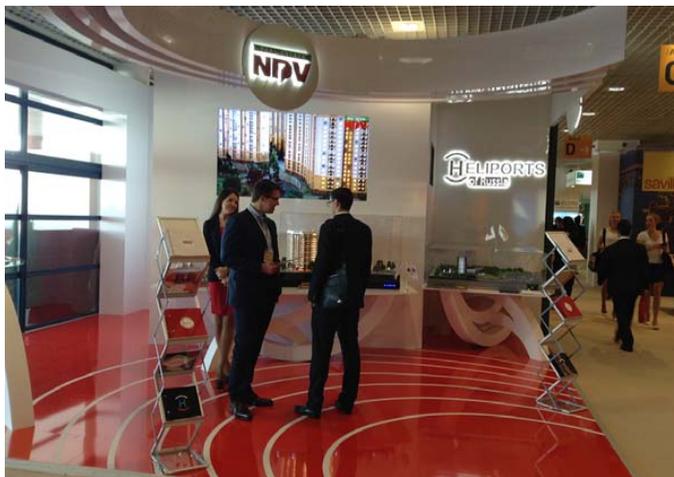
В прошлом году Председатель совета директоров «Хелипорты России» Александр Хрусталеv представил проект принципиально новой концепции сети мультифункциональных вертолетных комплексов, который получил широкую поддержку со стороны частных инвесторов. Общий объем инвестиций на тот момент составил 3 миллиарда рублей. В этом году на выставке будут представлены итоги годовой деятельности проекта.

В первый день MIPIM-2015 Александр Хрусталеv дал интервью американскому изданию «Wall Street Journal», в котором рассказал об идее проекта «Хелипорты России».

«Наша целевая аудитория очень разнообразна, но всех объединяет одно - любовь к небу. Идея создания сети вертолетных комплексов находит поддержку по всему миру, мы даем шанс развиваться молодым предпринимателям и предоставляем им возможность создать вертолетную сеть на базе уже существующих вертолетных комплексов», - сказал Александр Хрусталеv.

Главная задача проекта - внедрение экономически эффективной бизнес-модели в вертолетную индустрию, которая поможет создать новые точки роста для ведущих отраслей экономики. Всего лишь за год удалось открыть площадки со всей необходимой инфраструктурой в Москве, модернизировать вертолетный комплекс в Истре, начать строительство хелипортов в Ульяновске, Калуге и Реутове. Масштабная сеть «Хелипорты России» объединила сразу несколько больших городов, а в будущем вертолетные хабы откроются в других крупнейших регионах страны.

Сегодня комплексы, входящие в структуру «Хелипорты России», обладают самым большим в России парком вертолетов ведущих мировых производителей: Bell, Airbus Helicopters, Robinson, Agusta. Всего за год компания «Хелипорт Москва» смогла добиться впечатляющих результатов, совершив более 5000 вылетов по разным направлениям и приняв участие в кругосветных вертолетных экспедициях. На базе вертолетных комплексов созданы авиационно-технические базы (АТБ), собственные склады запчастей и отапливаемые ангары с возможностью всесезонного хранения техники. Клиентам предоставляются услуги по покупке и аренде вертолетов, а также эксклюзивные условия кредитования, лизинга, страхования.



- Терминал А для пассажиров деловой авиации
- Ангарное хранение воздушных судов
- Организационное обеспечение полетов
- Наземное обслуживание воздушных судов
- Вертолетная площадка «Шереметьево-А»

АВИА ГРУПП НОРД
деловая авиация

АФТН:
УЛАНУРДЬ

АВИА ГРУПП
ГРУППА КОМПАНИЙ

АФТН
УУЕЕАХНЬ

8 800 234 10 01

client@avia-group.ru
www.avia-group.ru

Пополнение парка

Российская компания «Сириус-Аэро» приступила к эксплуатации девятиместного Hawker 125-1000A. Таким образом, в настоящее время парк компании насчитывает 14 воздушных судов, включая Hawker/BAe 125-700B, Hawker/BAe 125-800B, Hawker/BAe 125-850XP и отечественный Ту-134А/Б.

В 2014 году компания выполнила 401 рейс (прирост 101% к 2013 году) с суммарным налетом 2694 часа (прирост 102% к 2013 году).

Напомним, что Альянс компаний ООО АК «Сириус-Аэро», основанного в 1999 году, и ЗАО АК «СВИФТ-АЭРО», основанного в 1998 г., является одним из лидеров среди перевозчиков на рынке чартерных воздушных авиаперевозок VIP-класса. Перевозки осуществляются как на основе выполнения разовых заявок (в режиме «аэротакси»), так и по схеме реализации долгосрочных договоров (в том числе, программного характера) с заинтересованными контрагентами.



Hawker 125-1000A был создан фирмой British Aerospace и является самым большим представителем семейства HS-125 (BAe-125). Первый полет прототип самолета BAe-125-1000 (G-EXLR) совершил 16 июня 1990 года. Нынешнее название – Hawker 1000 – самолет получил в 1993 году, после того как Raytheon купила British Aerospace's Corporate Jets. 26 марта 2007 года Raytheon продала свой авиационный бизнес, в результате чего была образована отдельная компания Hawker Beechcraft Corporation.

Обладая одним из самых просторных салонов среди современных самолетов среднего размера, самолет Hawker 1000 предлагает клиентам великолепную комбинацию комфорта, скорости и рентабельности. При дальности полета 5750 километров, он вполне в состоянии удовлетворить потребности тех, кто нуждается в быстрых трансконтинентальных перелетах без промежуточных посадок. Hawker 1000 позволяет совершать перелеты по России, Европе и Ближнему Востоку без посадок при средней скорости 820 км/час. По дальности полета и комфорту салона Hawker 1000 может конкурировать с такими самолетами, как Cessna Sovereign, Challenger 300 и Challenger 604.

В салоне Hawker 1000 может быть размещено до девяти пассажиров. Его удобный интерьер с большей длиной и шириной салона, чем у большинства реактивных самолетов среднего размера, может прямо в полете служить конференц-залом, гостиной комнатой или офисом.

Кроме того, самолет Hawker 1000 дает пассажирам возможность стоять в салоне в полный рост, имеет буфет с полным набором возможностей и багажное отделение с объемом более 2 куб. м.

ВЫ ВЫБИРАЕТЕ ЦЕЛЬ.
МЫ ПОЗАБОТИМСЯ ОБО ВСЁМ ОСТАЛЬНОМ.

tyrolean
jet services



» ПРЕВЫШЕ ВСЕХ ОЖИДАНИЙ

НАШ ФЛОТ АСJ:

1 ACJ318ER

2 ACJ319



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

В Праге начали монтаж VIP салона на Bell-429

Компания Bell Helicopter сообщает о начале монтажа на вертолете Bell-429 первого VVIP интерьера от Mesaer Aviation Group (MAG), названный «MAGnificent». Работы проходят в центре производителя в Праге.

«Мы решили с MAG, что пражский объект Bell Helicopter будет идеальным местом для установки и кастомизации Bell-429 с VVIP интерьера Mesaer», - говорит Якуб Хода, вице-президент и управляющий директор в Европе. «Наше подразделение в Праге находится в центре города, что помогает лучше обслуживать наших клиентов».

В VIP интерьере Mesaer клиенты могут настроить салон в соответствии со своими пожеланиями, выбрать различные конфигурации сидений, фактуру и цвет

обивки и другие удобства. В новом салоне появилась возможность интеграции пассивной системы подавления вибраций SILENS System, которая ранее была сертифицирована для установки на вертолетах AW139. В комплект оснащения салона также входит доработанная многофункциональная система IFEEL, существенно облегчающая управление всем оборудованием пассажирской кабины, и беспроводной интернет. С помощью применения современных шумоизоляционных материалов в вертолете можно разговаривать почти шепотом, по крайней мере, об этом говорят разработчики. Да и сами дизайнерские решения весьма революционны для вертолетов этого класса. В компании также предлагают разработку персонального дизайна для конкретного воздушного судна, но, конечно же, в рамках концепции.



Бережный уход

УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

SKYe SH09 дорабатывается

Швейцарская компания Marenco Swisshelicopter, которая занимается разработкой легкого однодвигательного вертолета SKYe SH09, в настоящее время проводит настройку характеристик втулки несущего винта. Необходимость доработок возникла после получения данных первичных летных испытаний, начавшихся в октябре прошлого года.

«Изменения в конструкции уже будут применены на втором опытном образце, который сейчас находится в процессе сборки», - сообщил на выставке Heli-Ехро 2015 исполнительный директор компании Мартин Штуки.

Летные испытания первого прототипа показали, что в первоначальной конструкции зафиксировано чрезмерное трение во втулке несущего винта, что, в итоге, может снизить срок службы вертолета.

Первый полет 2,5-тонного вертолета совершен в октябре 2014 года. SKYe SH09 позиционируется как единственный вертолет в классе 2,5-тонных машин, оснащенный полностью композитным планером, передовой бесшарнирной системой несущего винта с пятью лопастями, двигателем с электронной системой управления и «стеклянной» кабиной. Вертолет SKYe SH09 имеет привлекательные характеристики: максимальная продолжительность полета – 5 часов и дальность – 800 км, крейсерская скорость – 260 км/ч, максимальная взлетная масса – 2800 кг, масса груза на внешней подвеске – 1500 кг. На вертолете устанавливается двигатель Honeywell HTS900 мощностью 1000 л.с. и авионика Sagem.

Сертификацию EASA планируется завершить в течение 12 месяцев.



21-23 мая
МОСКВА. КРОКУС ЭКСПО



HELIRUSSIA
2015

helirusia.ru

*8-я Международная
выставка
вертолетной
индустрии*

ЕЭК отменяет ввозную пошлину на двигатели для малой авиации

Коллегия Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) приняла решение обнулить ставку ввозной таможенной пошлины на турбовинтовые двигатели мощностью до 1100 кВт для гражданских воздушных судов малой авиации, сообщает РИА Новости со ссылкой на ЕЭК. Отмечается, что до этого момента она составляла 7%.

«Поскольку подобные двигатели в странах ЕАЭС не производятся, данная мера позволит снизить издержки предприятий малой авиации, учебно-тренировочных и сервисных центров и, как следствие, создаст более благоприятные условия для их развития», — приводятся в сообщении слова министра по торговле ЕЭК Андрея Слепнева.

«Кроме того, эта мера будет поддерживать развивающиеся производства легких самолетов и гражданских вертолетов, в которых используются импортные двигатели», — добавил Слепнев.

Решение вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования. Подобными двигателями могут оснащаться самолеты малой авиации, в том числе уже эксплуатирующиеся в иностранные самолеты, такие как Pilatus PC-12 и Beechcraft King Air 350.

«Временное (на срок не более 3 лет) обнуление ставок ввозных таможенных пошлин на авиадвигатели турбовинтовые мощностью не более 1100 кВт не окажет существенного влияния на рыночные позиции ОДК», — сообщили РИА Новости в Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК).

«Вместе с тем, ОАО «ОДК» готово проработать возможности локализации на предприятиях корпорации сборки зарубежных двигателей данного класса мощности или изготовления деталей и узлов для них», — также сообщили РИА Новости в ОДК.



Фото: Дмитрий Петроченко

Международный
Центр
Деловой
Авиации



ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЁТОВ

УСЛУГИ ТЕРМИНАЛА

СТОЯНКА НА ПЕРРОНЕ И В АНГАРЕ

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ПРОДАЖА ВС

ОРГАНИЗАЦИЯ ЧАРТЕРОВ

Московская Область, г. Жуковский, аэродром «Раменское»

+7 495 548 20 59 (с 9:00 до 18:00)

www.intercba.ru

+7 966 075 11 11 (24 часа)

e-mail: info@intercba.ru

«Эйр Самара» обжаловала в суде отзыв сертификата

Авиакомпания «Эйр Самара», которой Росавиация в феврале запретила авиаперевозки, подала в арбитражный суд Москвы заявление с требованием признать приказ ведомства недействительным и вернуть ей сертификат эксплуатанта, сообщает РАПСИ.

Предварительные слушания по делу суд назначил на 15 апреля.

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) 16 февраля отозвало у «Эйр Самары» сертификат в связи с грубым нарушением стандартных эксплуатационных процедур, что привело к серьезному авиапроисшествию с самолетом компании в ноябре 2014 года.

При выполнении рейса без пассажиров по маршруту Ульяновск — Самара в аэропорту Курумоч 25 ноября

2014 года произошла авария самолета Beechcraft B300 авиакомпании «Эйр Самара». Тогда в процессе выполнения захода на посадку экипаж не выпустил шасси. При снижении срабатывала сигнализация, однако экипаж воспринимал ее как ложное срабатывание системы. В процессе приземления самолет получил серьезные повреждения нижней части фюзеляжа, двигателей и воздушных винтов, экипаж не пострадал.

Росавиация в феврале сообщила, что внеплановая инспекционная проверка «Эйр Самара» показала, что руководство авиакомпании ненадлежащим образом относилось к внедрению системы управления безопасностью полетов, поверхностно занималось расшифровкой и анализом полетной информации и профилактикой авиационных происшествий по аналогичным причинам.



Фото: Дмитрий Петроченко

FORTAERO
Baltic Business / Universe in motion
Aviation Alliance

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XT1 // \$5.5M

REPRÉSENTANT OFFICIEL DE NEXTANT AEROSPACE DANS LA CEI ET DES PAYS BALTES
ИЗЪЯВАЛЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ NEXTANT AEROSPACE В СНГ И БАЛТИИ

nextant aerospace

WWW.NEXTANTAEROSPACE.COM
SALES@NEXTANTBBA.COM
+372 630 00 10



В Ницце появится современный вертодром

Группа компаний Aéroports de la Côte d'Azur, в которую входят аэропорты Ниццы, Канн и Сен-Тропе, подписала меморандум о взаимопонимании с княжеством Монако, направленный на совместное развитие вертолетной деятельности. Согласно анонсированным планам, уже в конце апреля на территории аэропорта Ниццы появится современный вертодром, включающий пассажирский терминал. По данным Aéroports de la Côte d'Azur в прошлом году через Ниццу было выполнено примерно 46000 вертолетных рейсов, вместе с трафиком в Каннах и Сен-Тропе эта цифра составляет более 53000 рейсов. Вертодром в Монако в 2014 году обслужил 34000 рейсов или почти 100000 пассажиров, из них – 87% рейсов выполнялись по маршруту Монако-Ницца.

Параллельно строительству нового вертодрома в Ницце, авиационные власти Монако объявили тендер на реконструкцию действующего вертолетного комплекса. Также в Монако планируют выбрать

единого коммерческого оператора на линии Монако-Ницца, который начнет выполнять полеты с 1 января 2016 года.

По словам государственного министра Монако Мишеля Роже, новый вертодром еще более укрепит экономические и культурные связи, а также существенно упростит путешествия между двумя странами. «Несмотря на то, что мы зажаты в определенные временные рамки и ограничены в пространстве, новый вертодром будет построен вовремя с применением современных технологий, направленных прежде всего на комфорт для пассажиров», - отметил г-н Роже.

В настоящее время Aéroports de la Côte d'Azur – второй по величине аэропортовый оператор во Франции по трафику, пропуская вперед лишь Aéroports de Paris (оператор аэропортов Шарля де Голля и Орли). А по бизнес-перевозкам АСА уступает лишь парижскому аэропорту Ле-Бурже.



THINK BUSINESS*

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



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

*Думайте о бизнесе



Dassault Aviation отчиталась за 2014 год

Семейство бизнес-джетов Falcon внесло наибольший вклад в финансовые результаты 2014 года Dassault Aviation. При том, что поставки самолетов Falcon в 2014 снизились, с 77 машин в 2013 до 66, продажи новых самолетов в прошлом году впервые с 2008 года увеличились. В 2014 году Dassault получила заказы на 90 новых бизнес-джетов, что на 40% больше, чем заказано в 2013 году (64 деловых самолета).

«Впервые с 2008 года мы получили больше заказов, чем осуществили поставок», - сказал главный исполнительный директор Dassault Aviation Эрик Трапье на пресс-конференции 11 марта. Комментируя начало 2015 года для французского производителя, он указал на первый полет 6 февраля нового Falcon 8X, что сравнимо с экспортным прорывом Dassault – подписанием контракта на поставку 24 самолетов Rafale в Египет.

Доход Dassault в 2014 году составил €3,68 млрд. по сравнению с €4,593 млрд. в 2013 году. Чистая прибыль производителя составила €398 млн. по сравнению с €487 млн. в предыдущем году. По словам Dassault, значительные инвестиции в программы новых Falcon 8X и 5X составляли значительную часть падения прибыли. Тем не менее, рентабельность компании несколько увеличилась с 10,6% в 2013 году до 10,8% в 2014.

В 2015 году компания сосредоточится на увеличении продаж всех бизнес-джетов семейства Falcon. Также в текущем году планируется первый полет Falcon 5X и начало процесса перехода к серийному производству новых моделей, с целью достижения максимального уровня зрелости при вводе в эксплуатацию.



DOMODEDOVO
BUSINESS AVIATION
CENTER · MOSCOW



Время перемен к лучшему



- Новая управляющая компания
- Открытие современного комфортного терминала в 2016 году
- Единственный неслотированный аэропорт в Москве: прилеты вылеты без ограничений
- Альтернативные поставщики наземных услуг
- «Высокая кухня» — широкий выбор кейтринговых компаний
- Оперативность в обслуживании: 24/7/365

Контакты: Московский аэропорт Домодедово, стр 13.
Тел./факс: +7 (495) 967-82-12
E-mail: info@bac-dmd.ru

Деньги на развитие

Британский стартап Stratajet привлек \$5 млн. инвестиций от крупной венчурной компании для финансирования запуска своей платформы онлайн-бронирования деловых самолетов в режиме реального времени. В Европе сервис заработает в третьем квартале, а в будущем планируется выход на рынок США.

В результате этих инвестиций компания со штаб-квартирой в Лондоне наймет более 30 новых сотрудников, в том числе 10 аналитиков и четырех специалистов по работе с клиентами.

В последнее время другие сервисы онлайн-бронирования частных самолетов, в том числе Jetsmarter, PrivateFly и Victor, пытались получить инвестиции для развития своих технологий, которые должны бросить вызов традиционным чартерным брокерам,



но Stratajet является первой компанией в этом году, получившей значительное финансирование.

«Мы разрабатываем эту программу в течение пяти лет», - говорит основатель и управляющий директор Stratajet Джонатан Николь. «Мы ждали, когда продукт примет законченную форму (в настоящее время он находится в стадии бета-версии), перед тем как официально его запустить».

С момента запуска в 2012 году Stratajet работает над двумя продуктами: Stratafleet, который функционирует в качестве свободной программной платформы для эксплуатантов воздушных судов, и Stratajet, который позволяет конечным пользователям получать цены в реальном времени на частные самолеты и забронировать их онлайн.

Стоимость в сервисе Stratafleet рассчитывается с учетом каждой переменной, которая влияет на цену, в том числе аэропортовые, аэронавигационные и хендлинг-сборы, что позволяет оператору предоставлять корректные цены через онлайн-платформу. «Предоставляя сервис, который дает точную информацию, мы не только увеличиваем прибыль для чартерных операторов (минимизируя количество пустых или частично пустых перегонов), но также снижаем стоимость чартера для клиента», - говорит глава компании.

Stratajet планирует организовать четырехмесячный тур по Европе для продвижения своей технологии среди операторов и FBO. В турне под кодовым названием «Operation Longreach» небольшая группа сотрудников Stratajet будет посещать европейские аэропорты на поршневом самолете Piper PA-34 Seneca, который принадлежит компании. На выставке EBACE-2015 также запланирована остановка.

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.



HondaJet получил тренажер

Компания Honda Aircraft установила в своей штаб-квартире в Гринсборо, Северная Каролина, США, первый тренажер легкого бизнес-джета HondaJet. Ввод в строй бизнес-джета намечен на первую половину этого года.



Созданный в сотрудничестве с FlightSafety International, комплексный пилотажный тренажер уровня D размещен в недавно построенном учебном центре HondaJet и будет сертифицирован американским и европейским регулирующими органами. Компания FlightSafety, в сотрудничестве с американским филиалом Honda Motor, также подготовила программу обучения на новой самолет.

Сейчас Honda наращивает производство двухдвигательного бизнес-джета стоимостью \$4,5 млн. и расширяет свой американский производственно-административный комплекс. Также компания готовится к передаче первых самолетов клиентам. К настоящему времени четыре опытных самолета налетали в общей сложности 2000 часов.

Производитель планирует поставить в 2015 году 50 самолетов и до 80 – в 2016. Шестиместный бизнес-джет оснащен авионикой Garmin G3000, имеет максимальную крейсерскую скорость 420 узлов (780 км/ч) и дальность с четырьмя пассажирами 1180 морских миль (2200 км).

Flaris LAR-1 начал наземные тесты

Польская инжиниринговая компания Metal Master начала проводить тестовые пробежки на прототипе сверхлегкого персонального джета Flaris LAR-1. Первые испытания проводились на втором опытном самолете 20 февраля, и сейчас самолет готовится к первому полету.

Во время двухчасовой проверки в аэропорту Быдгощ на севере Польши, инженеры проверяли работоспособность двигателя Pratt & Whitney Canada PW610, тормозов и шасси во время фаз ускорения, замедления и руления. Самолет достиг скорости 55 узлов (100 км/ч). Планируемый первый полет произойдет несколько позже, чем планировалось ранее – первоначально компания надеялась начать летные испытания в середине 2014 года. Первый прототип MSN1 в настоящее время проходит в Варшаве статические и неразрушающие испытания на прочность.

Несмотря на то, что на опытный Flaris LAR-1 будет установлен двигатель Pratt & Whitney Canada PW610F с системой FADEC и тягой 1460 фунтов, компания пока не сделала окончательный выбор силовой установки, так как по расчетам самолету требуется около 1506 фунтов тяги.



Самолет первоначально будет сертифицирован польским Управлением гражданской авиации по части S-1 как экспериментальное воздушное судно – это запланировано на 2015 год. По словам компании, такой шаг позволит получить самолет и начать его эксплуатацию самым нетерпеливым клиентам.

Сейчас в производстве находится еще три опытных самолета, два из которых будут участвовать в сертификации на соответствие европейским требованиям CS-23, которая ожидается в 2018 году.

Четырехместный джет стоимостью 1,5 млн евро будет оснащен авионикой Garmin G600. Характерной особенностью VLJ станут съемные полуэллиптические крылья, которые позволят разместить LAR 1 в просторном гараже, и парашютная система спасения в носовой части самолета.

По расчетам, углепластиковый однодвигательный реактивный самолет будет иметь максимальную взлетную массу 1500 кг (3300 фунтов) и вес пустого 700 кг. Расчетная крейсерская скорость составит 380 узлов (700 км/ч) и дальность 1730 морских миль (3200 км).

«Пропуск» в Бразилию

Бразильские авиационные власти (ANAC) сертифицировали суперсредний бизнес-джет Gulfstream G280. Поставки нового самолета бразильским заказчикам намечены уже на апрель 2015 года. В ближайшее время американский производитель намерен сертифицировать в стране и свой флагман G650.

Производитель также отмечает увеличение количества самолетов, принадлежащих бразильским клиентам. «Экономический рост в Бразилии способствовал увеличению торговли со странами всего мира, и в первую очередь с Китаем», - говорит Лэрри Флинн, президент компании Gulfstream. «Рост числа клиентов, летающих на бизнес-джетах Gulfstream в Бразилии, идет рука об руку с желанием вести бизнес по всему миру – будь то в Китае, Европе или Африке. У нас есть эффективные, высокопроизводительные самолеты, которые хорошо подходят для этого».

С 2009 года в Бразилии парк Gulfstream вырос с 14 до 40 самолетов. По мнению аналитиков, столь бурной популярности самолетов американского производителя способствуют несколько факторов, главный из которых – сервисная поддержка.

С начала поставок новых G280 в ноябре 2012 года производитель передал клиентам более 50 машин. В феврале 2015 года в Gulfstream Aerospace заявили об увеличении производства «зеленых» среднеразмерных бизнес-джетов почти на треть. Сейчас слот на поставку нового G280 – 1 квартал 2016 года.

Согласно утверждению Gulfstream Aerospace, у самолета G280 самый большой размер салона в своем классе, а также самая высокая скорость. На данный момент в копилке бизнес-джета 22 рекорда скорости между парами городов.

Портфель заказов Jet Aviation Basel существенно «потяжелел»

Швейцарский провайдер услуг ТОиР Jet Aviation Basel (входит в Jet Aviation Group) получил один из самых крупных заказов в своей истории. Компания выиграла тендер на переоборудование сразу двух самолетов Boeing 777-300 в VIP конфигурацию. Впрочем, швейцарцы вновь скромны – своих клиентов они не раскрывают, однако известно, что оба заказчика из Азии. Скорее всего, речь идет о двух новых самолетах, которые «прибудут» в центр комплектации в Базеле в зеленом варианте. Клиенты же увидят свои полностью укомплектованные роскошные бизнес-джеты только в третьем квартале 2018 года.

Triple Seven или «три семерки», пока еще не очень популярен среди состоятельных заказчиков. Очень большой самолет имеет соответствующую цену. В настоящее время в мире эксплуатируются лишь четыре деловых самолета двухсотой модели. Два борта летают в саудовской Aviation Link, один обслуживает первых лиц ОАЭ и один принадлежит частному саудовскому клиенту, который управляет самолетом через Mid East Jet.

Boeing 777-300 – первый «длинный» представитель «трех семерок», который будет поставлен заказчику в VIP варианте. Кстати, на вторичном рынке появилось первое предложение по продаже 49-местного Boeing 777-200 за \$ 260 млн. Классические же самолеты этого типа способны вместить от 305 до 550 пассажиров, в зависимости от конфигурации салона, и имеют дальность полета от 9,1 до 17,5 тыс. километров. На Boeing 777 установлен абсолютный рекорд дальности для пассажирских самолетов: 21 601 км.

В настоящее время Jet Aviation Basel является одним из самых крупных игроков на рынке переоборудования самолетов. Сейчас в компании работает более 1600 человек, которые трудятся в собственном техническом центре в Базеле, где выполняются практически все работы. Jet Aviation Basel одобрен как сервисный центр компаний Airbus, Boeing, Bombardier, Dassault и Gulfstream и имеет 21 сертификат от авиационных властей различных стран.



GlobeAir связывает будущее с VLJ

Базирующийся в Линце австрийский бизнес-оператор GlobeAir продолжает увеличивать количество легких Citation Mustang. Еще один самолет (бортовой OE-FNP) пополнил парк оператора в начале марта.

«На фоне сообщений WINGX о продолжающемся падении спроса на полеты в Европе в последние несколько месяцев, мы должны констатировать, что наблюдаем существенный рост именно в сегменте VLJ. По нашим предварительным оценкам, начиная с осени прошлого года эта цифра составляет как минимум 10%. Например, в сентябре рост составлял 14%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В денежном эквиваленте компания с начала осени уже «наторговала» на €5,1 млн., выполнив более 1350 рейсов. Мы надеемся, что традиционный весенний высокий сезон также скорректирует наши производственные показатели в первом полугодии 2015 года», - комментируют в компании.

«Помимо бизнес-трафика, в Европе существенно упал спрос на большие и средние бизнес-джеты, и даже доля рейсов на легких джетах падает из месяца в месяц. А вот что касается самолетов класса VLJ (Very Light Jet), то здесь картина совсем иная. Согласно докладу WINGX, именно в период 2008-14 гг. «малыши» существенно увеличили трафик с 4000 до 43000 летных часов, тогда как, например, самолеты класса Citation XLS и Hawker 800 за этот же период показали отрицательную динамику. Таким образом, VLJ прошли за кризисный период путь от 3,6% рынка до 33%, при этом эффективность использования самолетов выросла до 35%. Самолеты класса VLJ как никогда показывают свою эффективность именно в период экономической нестабильности», - комментирует глава компании Бернанд Фрагнер.

StandardAero установил 100-ю систему Ovation Select

Американский провайдер услуг ТОиР StandardAero установил сотую систему управления салоном Ovation Select от Honeywell (бизнес-джет Falcon 900). Всего же по состоянию на март 2014 года в мире эксплуатируются более 2000 бизнес-джетов с Ovation Select. Как отмечают в StandardAero, сегодня цифровое оснащение салона бизнес-джета не уступает современным мультимедийным и коммуникационным системам, установленным дома или в офисе.

«Ovation Select стала доступна для установки практически на всех самолетах бизнес-класса, что предоставляет их пассажирам возможность оставаться на связи на протяжении всего полета и использовать любой мультимедиа контент», - комментируют в StandardAero.

Система Ovation Select включает в себя цифровые технологии, необходимые для обеспечения высокоскоростной спутниковой связи, в сочетании с новин-

ками потребительской электроники, чтобы пассажир имел возможность взять с собой свои персональные устройства и использовать их на борту. Кроме того, система Ovation Select разработана с учетом растущих потребностей в высокотехнологичных устройствах завтрашнего дня.

Модульная, легкая и гибкая система управления салоном обеспечивает высококачественный кристально-чистый объемный звук, яркую видео картинку высокого разрешения (1080p), а также цифровую связь по всему салону, что может быть применимо как в деловых, так и в развлекательных целях. Доступ к системе осуществляется по всему салону через удобный интерфейс расширенных графических сенсорных экранов, которые обеспечивают одинаково качественную картинку как на широкоформатных дисплеях, встроенных в кресло мониторах, беспроводных пультах дистанционного управления, так и на принадлежащих пассажирам устройствах iPad или iPod.



Самый успешный за шесть лет

На прошлой неделе администрация TAG Farnborough Airport подвела производственные итоги работы в 2014 году. Согласно опубликованным данным, через лондонский аэропорт было выполнено 24784 рейса деловой авиации, без учета трафика в период проведения Farnborough Air Show 2014.

По словам главного исполнительного директора TAG Farnborough Airport Брендона О'Рейли, ушедший год стал для компании лучшим за последние шесть лет. «Говоря языком цифр, мы прибавили почти шесть процентов, а наибольший рост был отмечен в двух категориях воздушных судов: тяжелых бизнес-джетов с максимальной взлетной массой до 80 тонн и бизнес-лайнеров с большими кабинами, например Gulfstream G650, в класс 30-50 тонн. Оба сегмента выросли на 8% и 5,7% соответственно. И именно в этом

классе наблюдается рост и за первые два месяца 2015 года. В целом мы прогнозируем достаточно умеренный рост и рассчитываем на пятипроцентное увеличение трафика», - комментирует О'Рейли.

Как отмечают аналитики, вторым рождением TAG Farnborough Airport можно считать прошедшие в 2012 году Олимпийские Игры в Лондоне. Многие операторы и владельцы воздушных судов после проведенного мероприятия стали частыми гостями в аэропорту.

Сейчас же администрация аэропорта сфокусирована на положительных итогах общественных консультаций по изменению класса воздушного пространства в районе аэропорта. Представители TAG Farnborough обратились в Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) с проектом внедрения новой

конфигурации воздушного пространства в непосредственной близости от аэропорта. В настоящее время аэропорт работает в классе воздушного пространства G (неконтролируемое воздушное пространство), которое используется совместно с другими аэропортами и в котором сосредоточена активность АОН.

Целью TAG Farnborough Airport является создание новой операционной среды с элементами контролируемого воздушного пространства, где все пользователи воздушного пространства получают предсказуемость и согласованность. В целом, в случае реализации этого плана в районе аэропорта, наряду с повышением эффективности и безопасности, можно будет еще больше снизить уровень шума и выбросы CO₂, тем самым улучшив состояния окружающей среды.

«Предлагаемая структура воздушного пространства создаст более четкие и эффективные траектории полета, при которых избегаются загруженные районы. Самолет также может быстрее набрать высоту, что еще больше снизит уровень шума около населенных пунктов», - комментирует О'Рейли. «Мы призываем местное сообщество отозваться на наше предложение».

Все отзывы, собранные в ходе консультаций, будут проанализированы и, при необходимости, использованы для изменения структуры воздушного пространства, перед отправкой в CAA.

TAG Farnborough был открыт в 2003 году. В первый год терминал обслужил 16100 рейсов. TAG Aviation также инвестировала около 100 млн. фунтов стерлингов (\$ 148 млн.) в модернизацию аэропорта. В 2014 году он был назван лучшим по версиям European Business Air News и Baltic Air Charter Association.



В российском керосине ищут неполадки

Росавиация неожиданно обеспокоилась качеством авиакеросина, поступающего с российских НПЗ. Отказы двигателей семейства CFM56-5, установленных на ряде самолетов Airbus, фиксируются в России как минимум с 2005 года, но до сих пор никаких мер ни к производителям моторов, ни к нефтяникам не применялось. Теперь Росавиация рекомендует авиакомпаниям ужесточить требования к российскому керосину.

Росавиация рекомендовала авиакомпаниям тщательнее проверять топливо российских НПЗ для самолетов Airbus A320 и обратить особое внимание на поддержание летной годности двигателей CFM56-5, сообщил ТАСС со ссылкой на письмо главы ведомства Александра Нерадько. Поводом для беспокойства стали отказы этих двигателей (производства GE и французской Snecma для самолетов A319/320/321). По данным ГосНИИГА, на начало 2014 года российские компании эксплуатировали 335 самолетов такого типа. В 2005-2014 годах было 27 таких инци-

дентов, причем чаще всего — шесть раз — в 2011 году. В 2014 году три отказа произошли в авиакомпаниях группы «Аэрофлот». Основной причиной отказов была коррозия в клапане постоянного перепада давления топлива и отложение продуктов окисления и конденсации топлива. Отказы фиксировались только на самолетах российских авиакомпаний «Аэрофлот», «Россия», «Уральские авиалинии», «Сибирь» (S7).

Гендиректор ТЗК «Шереметьево» Александр Рябенко сообщил главе «Аэрофлота» Виталию Савельеву и замминистра транспорта Валерию Окулову, что отказы двигателей «связаны в первую очередь с качеством топлива, выпускаемого российскими НПЗ». К топливу из баков самолетов, на которых были отказы, замечаний не было, но в топливе из топливной системы содержание меди было выше в тысячу раз. В Минтрансе «Ъ» сообщили, что письмо господина Рябенко поступило, и Росавиации было дано «поручение проработать вопрос».

По сведениям источника «Ъ», близкого к ситуации, проблемы выявляются на самолетах именно российских авиакомпаний и перевозчики неоднократно просили Росавиацию проверить топливо в аэропортах РФ, но этого не делалось. В ведомстве вчера отказались от комментариев. Собеседник «Ъ» добавил, что зарубежные авиакомпании не заявляли о проблемах, возможно, из-за того, что у зарубежного топлива термостабильность выше.

В «Роснефти» (основной собственник ТЗК «Шереметьево») заявили «Ъ», что поставляемое ею топливо с Рязанского НПЗ «полностью соответствует ГОСТам, в том числе и по термоокислительной стабильности (ТОС)». Но «Роснефть» готова установить более жесткие требования к продукции, учитывая и то, что средний показатель ТОС топлива Рязанского НПЗ в 2014 году был существенно ниже запрашиваемого «Аэрофлотом». По словам источника «Ъ», Snecma известно о проблеме и она предлагает компаниям ремонт компонентов, вышедших из строя, безвозмездно: проблема только у российских перевозчиков, и менять конструкцию двигателя было бы гораздо дороже.

Независимый авиаэксперт Андрей Крамаренко говорит, что проблема вновь привлекает внимание к обновленному порядку контроля авиатоплива. Он напомнил, что до сих пор нет единого и понятного порядка оценки качества и пригодности авиакеросина, неясно, кто должен проводить независимую инспекцию производства топлива, его поставщиков, ТЗК: раньше этим занимался ГосНИИГА, но сейчас они практически отданы «на откуп рынку». С учетом недавних изменений закона авиакомпании сами регламентируют качество топлива, проводя тендеры.

Источник: Коммерсантъ



Фото: Марина Лысцева

СЛО «Россия» пополнят девятью самолетами

В 2015 году ФГБУ «Специальный летный отряд (СЛО) «Россия» получит два новых самолета Ил-96, два Ту-204, три Ту-214, два Sukhoi Superjet 100 и три новых вертолета. Об этом «Известиям» рассказал пресс-секретарь Управделами президента Виктор Хреков.

«До конца текущего года ожидается поступление в Специальный летный отряд «Россия» в рамках Федеральной адресной инвестиционной программы обновления авиапарка следующих воздушных судов:

два Ил-96 из Воронежа, два Ту-204 из Ульяновска, три Ту-214 из Казани, два SSJ-100 и три вертолета. Контракты на приобретение ВС были заключены в основном в 2012–2014 годах», - пояснил Хреков.

Сейчас в авиапарке главного летного отряда 59 самолетов. Речь не идет о расширении парка СЛО: новые самолеты заменят устаревшие, в основном Ту-154 и Ил-62, говорит Хреков. Эти самолеты (все пассажирские, в СЛО нет грузовых) пойдут на утилизацию или

будут переданы заинтересованным ведомствам. Что это могут быть за ведомства и как долго эксплуатироваться устаревшие уже самолеты, он не уточнил. На Ил-96-300 ПУ («пульт управления» — отличаются наличием спецсвязи) летают президент и премьер-министр России. В федеральной адресной инвестиционной программе, принятой Минэкономразвития в 2011 году, прописана закупка Ил-96-300 ПУ (М1; М означает модернизированный) на 47 мест и Ил-96-300 ПУ в комплектации «Салон» на 160 пассажиров. В январе 2014 года Управделами президента провело закупку у единственного поставщика — Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) — на Ил-96-300 (салон) за 3,75 млрд рублей и Ил-96-300 ПУ (М1) за 5,2 млрд рублей. Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО, входит в ОАК) заявляло, что до конца 2015 года сдаст в эксплуатацию два Ил-96-300.

«Всего в СЛО «Россия» самолетов Ил-96-300 на данный момент восемь: четыре Ил-96-300 используются для делегаций, сопровождающих президента, еще два Ил-96-300 ПУ в активном использовании и два Ил-96-300 ПУ запасные», - говорит главный редактор BizavNews Дмитрий Петроченко. Хреков отказался пояснить, заменит ли новый Ил-96-300 ПУ борт президента или войдет в число резервных.

Два Ту-204-300 строит ульяновский завод «Авиастар СП» (также входит в ОАК). В инвестпрограмме они указаны как пассажирские суда.

«Это простой пассажирский самолет на 142 места, просто выполнены они, наверное, будут в улучшен-

продолжение ►



Фото: Дмитрий Петроченко

ной компоновке: с увеличенным пространством между рядами кресел. Используется он для делегаций», - говорит Петровиченко. «Что касается двух SSJ-100 от «Гражданских самолетов Сухого» (окончательная сборка производится в Комсомольске-на-Амуре, на заводе «КНАФ»), то они также могут использоваться для перевозки делегаций. Вряд ли они будут поставлены в VIP-компоновке, скорее всего, здесь тоже будет просто повышенный класс комфорта».

Еще три Ту-214СР — самолеты-ретрансляторы, они разработаны для администрации президента и обеспечивают спецсвязью первых лиц страны. Интересно, что во время визитов президента или премьер-министра, по крайней мере в России, они кругами летают вокруг места назначения — вроде огромного движущегося Wi-Fi-роутера. Сейчас в СЛО два таких самолета, в январе поставлен третий и, судя по всему, первый из анонсированных Хрековым на 2015 год. Они строятся на Казанском авиационном производственном объединении им С.П. Горбунова (КАПО,

также входит в ОАК) — там уже собирали шесть самолетов для СЛО в 2012 году. По последним данным, в СЛО 12 Ту-214 в разных модификациях.

Относительно пополнения в парке вертолетов Хреков пояснений не дал, однако в упомянутой программе Минэкономразвития значатся Ми-8МТ-1С с узлом связи и транспортные Ми-8. На данный момент СЛО эксплуатирует 15 вертолетов Ми-8. Также в вертолетном парке СЛО есть четыре Augusta Westland AW139 от итальянского холдинга Finmeccanica S.p.A.

Последняя крупная закупка была в 2011 году, тогда отряд приобрел 10 новых воздушных судов, а общий парк составил 56 судов: 38 самолетов и 18 вертолетов.

«В этом году состоится крупнейшее пополнение парка СЛО за последние несколько лет (обычно прибавляется по 3–4 машины). Кстати, стоит отметить,

что СЛО заполняет отечественные предприятия достаточно крупными заказами. Единственный иностранный самолет, от которого в теории можно отказаться, — это Airbus A319, его в будущем можно заменить, например, на Sukhoi Business Jet», - добавил Петровиченко.

В СЛО 59 самолетов и 19 вертолетов, впрочем, официально размер парка ни в управделах президента, ни в Росавиации не раскрывают. Иностраных машин восемь: четыре Augusta Westland AW139, два Airbus A319-115 и два бизнес-джета Dassault Falcon 7X (Ил-96-300 не в каждом аэропорту может приземлиться из-за своих габаритов). Из российских самолетов — три Ан-143, восемь Ил-96-300, пять Ту-134, два Ту-154, два Ту-201, двенадцать Ту-214, три Як-40. В январе 2015 года управляющий делами президента Александр Колпаков заявлял, что воздушные суда иностранного происхождения будут постепенно выводиться из состава отряда.



Jet Expo 2015 набирает участников

Ведущие компании в сфере деловой авиации подтвердили свое участие в выставке Jet Expo 2015. AgustaWestland, Bell Helicopter, Bombardier, Beechcraft Corporation, Cessna, Dassault Falcon, Gulfstream, Jet Aviation и Satcom Direct забронировали свои стенды в выставочном павильоне. Оргкомитет также предлагает скидки в честь десятилетнего юбилея выставки: скидка 15% на выставочную площадь предоставляется при подаче заявки на бронирование до 31.03.2015, а также дополнительная скидка в честь десятилетнего юбилея выставки – 10% на бронирование стенда площадью более 30 кв.м.

Деловая авиация является одной из самых быстрорастущих и перспективных отраслей российского рынка, и выставка деловой авиации Jet Expo не только повышает престиж России на мировой арене, но

и открывает новые горизонты для зарубежных компаний на российском рынке. Традиционно в выставке Jet Expo на территории Внуково-3 принимают участие ведущие мировые компании по производству воздушных судов и обслуживанию деловой авиации. На статической площадке представляют свои воздушные суда мировые производители: Airbus, Boeing, Cessna Aircraft, Bell Helicopter, Embraer, Bombardier Aerospace, Dassault Aviation, Gulfstream Aerospace Corporation, SSJ, Pilatus Aircraft, Airbus Helicopters и другие.

Среди российских премьер Jet Expo-2014 – самолет Sukhoi Super Jet 100 в VIP-версии компании «Гражданские самолеты Сухого». Воздушное судно разработано на технической платформе модификации SSJ100 Basic и является первым этапом в реализации проекта первого бизнес-самолета Sukhoi Business Jet (SBJ).

Новые производственные возможности демонстрировал на международной выставке один из старейших российских игроков в сегменте услуг ТОиР – технический центр «АВКОМ -Техник». Российский провайдер анонсировал организацию новой базы в международном аэропорту «Раменское», а также новые возможности по техническому обслуживанию самолетов деловой авиации. Впервые на международной выставке о своей готовности участвовать в проектах по изготовлению элементов салона для бизнес-джетов заявил российский производитель авиационных интерьеров «ВЕМИНА Авиапрестиж».

Предстоящая юбилейная выставка обещает стать весьма насыщенной, а статус юбилейной, безусловно, придаст ей дополнительный интерес со стороны ключевых игроков рынка деловой авиации.



Фото: Дмитрий Петроченко

Падение европейского бизнес-трафика продолжается

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в феврале 2015 года. В последнем зимнем месяце 2015 года трафик в Европе снизился на 4,4% в годовом исчислении. В общей сложности в феврале текущего года было выполнено 51075 рейсов бизнес-авиации (в январе 2015 года – 49929 полетов). Февральские результаты активности не такие плохие, как в январе, но все же это самый низкий уровень февральского трафика с 2010 года и на 20% меньше, чем в феврале 2008 года.

По мнению экспертов компании, на такой результат в значительной степени оказали влияние украинский кризис и экономическая ситуация в России. В годовом исчислении в этих двух странах «потеряно» 1400 рейсов деловой авиации. Также эксперты считают, что Германия косвенно затронута ситуаций в Украине, так как февральская активность в стране снизилась более чем на 750 полетов.

Тем временем в Великобритании трафик бизнес-авиации вырос в годовом исчислении на 3,9%. Занимая 14% европейского рынка, Великобритания растет на 2% за год, прибавляя по 130 рейсов в месяц. Чартерная активность в стране выросла на 9%, в основном за счет турбовинтовых рейсов, выросших на 11% в годовом исчислении.

Другими очагами роста стали Испания, Австрия и Чехия. В этих странах также драйвером роста в значительной степени стали полеты на турбовинтовых самолетах. В то же время картина в сегменте бизнес-джетов довольно мрачная – активность в феврале снизилась на 7%, что эквивалентно уменьшению количества рейсов в годовом исчислении на 2338.

По результатам февраля 2015 года Россия больше не входит в Топ-10 на европейском рынке – полеты

из России в Европу упали на 34%. Восточная Европа также пострадала – ее активность снизилась на 22%.

Также в феврале зафиксирован спад трафика из вне: полеты из Турции снизились на 11%, с Ближнего Востока и Северной Америки – на 5%, из Китая – на 50%.

Общая картина спада наблюдается в большинстве категорий самолетов, даже самолеты Gulfstream и Bombardier летали значительно меньше. Однако исключением стали бизнес-джеты Embraer, полеты которых выросли на 11%. А Pilatus PC-12 пользуется большим спросом – активность выросла почти на треть.

Ультралегкие самолеты сохранили свой тренд роста, однако он составил всего 0,2%. Бизнес-джеты сегмента VLJ показали небольшой рост в частных рейсах, а активность легких самолетов немного поднялась в чартерах. В остальных категориях деловых самолетов наблюдалось снижение, особенно среди средних самолетов.

Небольшое увеличение активности было зафиксировано в аэропортах Лутона и Мюнхена. Довольно высокий рост трафика наблюдался в некоторых маленьких аэропортах, расположенных в районе Альп. В то же время существенное снижение трафика пришлось на Женеву и Внуково.

Управляющий директор WINGX Advance Ричард Кое комментирует: «Германия была главным разочарованием в этом месяце, в основном сегменте внутренних рейсов и, в частности, на чартерных бизнес-джетах. Это говорит о том, что бизнес-клиентов нет. Большой спад в Швейцарии, вероятно, вызван ростом курса швейцарского франка. И продолжалось снижение спроса на бизнес-авиацию в России и соседних странах, что является отражением ухудшения геополитического кризиса и санкций. Эффект России лучше всего объясняет заметное снижение в активности больших бизнес-джетов в этом году, даже самолеты Gulfstream и Bombardier гораздо менее активны».

[*WINGX Business Aviation Monitor*](#)



Ситуация на рынке сложная, но не критичная

Сегодня гость BizavWeek – Президент ГК «АВКОМ» Евгений Бахтин, который расскажет о текущей работе программы Jet Travel Club и попробует спрогнозировать, как будет вести себя отечественный рынок деловой авиации в ближайшей перспективе.

Евгений Юрьевич, каким образом отразилось замедление экономического роста в РФ на деятельности программы Jet Travel Club?

Конечно же, как и в других секторах авиатранспорта, наметившийся спад в экономике РФ и некоторые визовые ограничения, наложенные на руководителей крупного бизнеса, отрицательно сказываются на развитии трафика деловой авиации России и уже

привели к 20%-му спаду в полетах бизнес-самолетов в РФ, отмеченному ключевыми аэропортами РФ. Эта ситуация усугубляется и резким ростом расходов на поставки запасных частей и поддержание летной годности импортных воздушных судов вследствие изменений валютного курса рубля. Это не позволяет маневром цен расширить ценовую доступность индивидуального воздушного транспорта.

Складывающаяся неблагоприятная рыночная конъюнктура не могла не задеть и деятельность Jet Travel Club (JTC) – первой клубной компании России, обеспечивающей частные деловые и развлекательные поездки членов Клуба на самолетах JTC. И хотя количество членов JTC осталось почти на том же уровне, в 2015 г. количество полетов снизилось на 25-30%, что,

впрочем, соответствует ожидаемому понижению деловой активности в стране. Российские бизнесмены – члены Клуба – действительно пользуются самолетами JTC для выполнения своих частных деловых поездок, связанных с ведением регионального бизнеса, и любое снижение производственно-хозяйственной деятельности не может не сказываться на потребностях в выполнении деловых поездок.

Какие меры предпринимает JTC в условиях снижения спроса на полеты деловой авиации?

В условиях экономического спада JTC предпринимает ряд шагов для сохранения действующей структуры и повышения эффективности использования самолетов JTC для частных полетов членов Клуба. Прежде всего, перемещение основной эксплуатационной базы на подмосковный аэродром «Раменское», где размещен новый центр технического обслуживания и ремонта «АВКОМ-Техник», обеспечивающий поддержание летной годности воздушных судов JTC. В перспективе, развитие гражданского сектора этого аэродрома позволит перенести в «Раменское» и операционную базу JTC, что позволит существенно снизить эксплуатационные расходы с одновременным улучшением качества обслуживания и повышением уровня безопасности и конфиденциальности полетов наших клиентов.

Вполне обоснованно мы ожидаем возрождение российского внутреннего рынка деловых поездок, чему в немалой степени способствуют введенные внешние визовые и экономические ограничения, стимулирующие рост деловых и развлекательных поездок внутри страны.

продолжение ►



Нами подготовлен ряд новых продуктов для членов ЖТС, включающий предложения по использованию комфортабельного автомобильного офиса ЖТС для наземной доставки от или к офису компании, к трапу самолета или вертолетной доставки до места жительства. Мобильный офис оснащен всеми видами связи, Интернетом, небольшим баром с кофеваркой, что позволяет продолжать офисную работу на пути в/из аэропорта, не теряя ни минуты ценного рабочего времени. Мы работаем также над предоставлением членам ЖТС получения через сайт on-line доступа к услугам Клуба. Более подробную информацию о новых продуктах и развитии ЖТС мы представим на презентации в апреле 2015 г.

Как на деятельности ЖТС могут сказаться изменения отраслевого регулирования и призывы запретить иностранную регистрацию ВС отечественным операторам?

ГК «АВКОМ» всегда придерживалась принципиальной позиции регистрации своих воздушных судов в

российском регистре, поэтому все частные самолеты ЖТС, а также самолеты других компаний ГК «АВКОМ» оформлены в российской регистрации, что снимает ограничения на выполнение полетов внутри России. Хотя надо признать, что российская авиационная бюрократия иногда доставляет немало хлопот, зачастую создавая искусственные бюрократические барьеры или предъявляя необоснованные, часто просто бессмысленные требования.

Россия всегда признавалась ведущей мировой авиационной державой, и порой становится просто стыдно за российские авиационные власти, стремящиеся сложить с себя ответственность за эксплуатацию импортных воздушных судов заключением соглашений под рекомендациями 83-бис ИКАО – рекомендациями, специально разработанными ИКАО для развивающихся стран Африки, Азии и Латинской Америки. Иногда напрашивается и крамольный вопрос, чем же занят многотысячный коллектив авиачиновников, если воздушные суда советского производства выведены из эксплуатации, а контроль эксплуатации воздушного

судна иностранного производства в российских авиакомпаниях остается за иностранными регистрами?

Происходят ли изменения в инфраструктуре наземного обслуживания деловой авиации в российских аэропортах?

Можно отметить некоторые положительные изменения в аэропортовой инфраструктуре деловой авиации, происходящие вследствие нормального развития конкуренции в предоставлении обслуживания. Так, появление в Санкт-Петербурге Пулково двух альтернативных центров обслуживания, развитие аэропорта Остафьево и перспективного проекта АОН на аэродроме Раменское в московском аэроузле заметно повлияли на уровень цен обслуживания деловой авиации в аэропортах Москвы и Северо-Западного региона.

К сожалению, по-прежнему остается острой проблема отсутствия надлежащей инфраструктуры деловой авиации и АОН в российских региональных аэропортах на фоне непомерно высоких монополизированных цен на аэропортовое обслуживание пассажиров и воздушных судов бизнес-авиации. И, если в московских аэропортах относительно высокие цены на аэропортовое обслуживание соответствуют качеству и стандартам обслуживания бизнес-авиации, то цены в аэропортах южных регионов России превышают среднеевропейские в несколько раз при полном отсутствии в этих аэропортах инфраструктуры обслуживания. Причем обслуживание предоставляется от лица аэропорта несертифицированными фирмами, не имеющими ни оборудования, ни квалифицированного персонала и, зачастую, просто переписывающих счета аэропорта за обслуживание с пяти- или десятикратным увеличением. Видимо, Минтрансу и Росавиации следует обратить внимание на деятельность таких организаций в российских аэропортах.



Фото: Дмитрий Петроченко