



BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 16 (169) 27 апреля 2013 г.

В четверг в Санкт-Петербурге свершилось, пожалуй, самое знаковое событие последних лет в российской бизнес-авиации. Торжественно открыт современный авиационный комплекс по обслуживанию рейсов деловой авиации. Территориально он рассчитан на пассажиров, направляющихся на северозапад России, но его открытие затронуло всю страну.

У нас подобные события случаются довольно редко, и очень приятно, что в «Пулково-3» прилетели топ-менеджеры крупнейших российских и зарубежных компаний. По мнению многих, сам факт запуска нового комплекса свидетельствует о реальных сдвигах, происходящих в сегменте бизнес-перевозок России. К тому же наличие полноценного комплекса в Санкт-Петербурге придаст городу более высокий статус, тем более, что впереди столько важных политических и экономических мероприятий. И знакомство с городом на Неве у ведущих политиков и бизнесменов начнется именно с нового современного аэропорта.

Всего в церемонии официального открытия приняли участие более 250 высокопоставленных гостей, как из Санкт-Петербурга и Москвы, так и из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Но на этом руководство аэропорта не собирается останавливаться. По планам компании уже летом начнется строительство нового ангарного комплекса. Таким образом, в следующем году «Пулково-3» сможет существенно увеличить нынешний трафик. И сейчас становится ясно, что у нового «Пулково-3» впереди долгая и богатая история.



Google все-таки построит собственный аэропорт

Городской совет города Сан-Хосе (Калифорния) проголосовал за проект строительства на территории аэропорта Mineta San Jose International Airport нового авиационного комплекса для обслуживания рейсов деловой авиации

стр. 14



Mystère 20 получил новую жизнь

Первый прототип деловых самолетов производства Dassault Aviation – Mystère 20, который является предком сегодняшней линейки бизнес-джетов Falcon, предстал перед публикой после 3-летней реставрации

стр. 17



Срочно требуется оператор

Аэропортовой системе России требуется реформирование. И одним из его инструментов должен стать закон «Об аэропортах и аэропортовой деятельности»

стр. 20



Пулково-3 торжественно открылся

25 апреля 2013 года состоялась торжественная церемония официального открытия Центра Бизнес Авиации «Пулково-3». Этим ознаменовался новый этап развития бизнес-авиации как в Санкт-Петербурге, так и в Российской Федерации

стр. 21



КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

Gulfstream G650

В санитарной авиации появятся пилотные проекты

Заместитель председателя правительства Ольга Голодец поручила министерству здравоохранения РФ совместно с регионами проработать вопросы организации пилотных проектов по развитию санитарной авиации на 2014-2015 годы, сообщается на сайте кабинета министров.

Эти проекты должны реализовываться на условиях софинансирования. Отмечается, что при проработке этих вопросов необходимо доработать критерии выбора регионов, в том числе с учетом показателей заболеваемости, смертности, плотности населения, развития транспортной инфраструктуры, наличия взлетно-посадочных полос и площадок, а также оценки финансовой обеспеченности, наличия медицинских организаций и кадров.

Нужно определить условия и порядки проведения пилотных проектов, уточнить расчеты и обоснования тарифов на оказание услуг по санитарно-авиационной эвакуации. Кроме того, предстоит устано-

вить правила проведения санитарно-авиационной эвакуации с использованием отечественных моделей самолетов и вертолетов, оснащенных необходимым медицинским оборудованием.

Согласованные предложения с необходимыми расчетами и финансово-экономическими обоснованиями предлагаемых решений внести в правительство Российской Федерации до 1 июня 2013 года.

В связи с этими поручениями Минфин, Минздрав, Минкультуры, Минюст вместе с Аналитическим центром при правительстве должны будут доработать вопрос осуществления медицинского страхования россиян, выезжающих за рубеж, уточнив также правила, условия их страхования, размеры страхового тарифа, а также видов не страховых случаев.

По результатам этой работы внесите в установленном порядке в правительство Российской Федерации согласованные предложения до 1 июля 2013 года.



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

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

По международным нормам

Как стало известно BizavNews, авиакомпания «Меридиан» получила от Международного Совета по бизнес-авиации (International Business Aviation Council - IBAC) Сертификат IS-BAO (№ 130024), подтверждающий соответствие деятельности компании международному стандарту для операторов бизнес-джетов. Этот сертификат разработан для гармонизации различных процедур и требований, принятых на рынке, и дает право проводить аудиты операторов воздушных судов деловой авиации. 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.

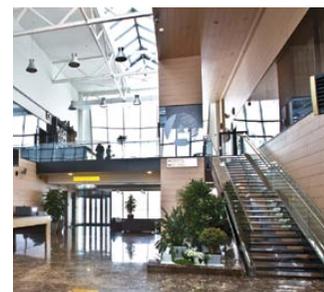
«Подготовка авиакомпании к сертификации IS-BAO была инициирована осенью 2012 года. В ходе завершившегося в феврале 2013 года аудита, проведенного аккредитованным IBAC специалистами, авиакомпания продемонстрировала жизнеспособность и эффективность системы управления безопасностью полетов и менеджмента качества, наличие необходимых документированных процедур, соответствие всех производственных процессов современным международным требованиям и высокий уровень квалификации авиационного персонала», - комментируют в «Меридиан».

Напомним, что по результатам инспекторских проверок, проведенных на воздушных судах в 2012 году, ЗАО «Авиакомпания «Меридиан» обеспечила нулевое значение коэффициента рисков, что является подтверждением высочайшей степени обеспечения безопасности полетов. Регулярные проверки на воздушных судах авиакомпании «Меридиан», проводимые как в соответствии с требованиями российского законодательства, так и по международной программе оценки уровня безопасности иностранных воздушных судов (SAFA), подтвердили высокий уровень организации ее деятельности, обеспечивший полное отсутствие существенных замечаний по безопасности полетов.

Авиакомпания Меридиан является членом международного альянса MS Group, объединившим в единое целое также управляющую компанию «Московское Небо» и австрийского оператора деловой авиации Mjet GmbH. Парк компании состоит из самолетов Gulfstream G450 и Ту-134.



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

Власть уходит в небо

В пятницу, 19 апреля 2013 г., на сайте электронной торговой площадки etr.zakazrf.ru состоялись торги на право заключения государственного контракта на авиаперевозки пассажиров, организованные аппаратом Кабинета министров Татарстана. Согласно условиям аукциона, его победителю предстоит организовать полеты для чиновников общей продолжительностью не более 20 летних часов, а также предоставить до 25 билетов на регулярные рейсы.

Авиаперевозки могут осуществляться только самолетами Як-40 или их эквивалентом. Обязательное условие — VIP-салон воздушного судна, который должен быть оборудован креслами с рабочими столами и оснащен радиотелефонной связью с выходом на телефонную сеть общего пользования. Стартовая цена контракта составила 2,2 млн руб.

Как стало известно „Ъ“, в аукционе приняли участие всего два игрока — ОАО «Авиакомпания «Татарстан» и ОАО «Ак Барс Аэро». Последнее предложило наименьшую цену, снизив стоимость контракта до 2,178 млн руб., и выиграло тендер.

ОАО «Ак Барс Аэро» (до 2009 года — ОАО «Бугульминское авиапредприятие») — крупнейшая региональная компания Татарстана, осуществляющая регулярные и чартерные пассажирские перевозки. Ее флот составляет около 40 воздушных судов. По итогам 2012 года выручка ОАО составила 2,7 млрд руб. (рост в 1,6 раза), чистая прибыль — 6,5 млн руб. (рост в 1,8 раза). Ключевыми направлениями авиаперевозок являются Москва, регионы Поволжья, Юг России и районы Западной Сибири. Владелец авиакомпании — холдинг «Ак Барс», который на 28% принадлежит правительству Татарстана.

Тендер, который выиграла «Ак Барс Аэро», не единственный. Согласно сайту госзакупок, с начала года компания заключила пять госконтрактов (с Кабинетом министров республики, аппаратом Госсовета и управления делами президента Татарстана) на авиаперевозку пассажиров общей стоимостью 12,8 млн руб. Еще три контракта (2,9 млн руб.) — на авиапатрулирование лесов и техобслуживание вертолетов. В 2012 году подобные контракты принесли авиаперевозчику более 33 млн руб.

Как рассказала „Ъ“ пресс-секретарь «Ак Барс Аэро» Гульназ Минниханова, для перевозки чиновников помимо отечественных Як-40 авиакомпания использует бизнес-джеты Challenger канадской компании Bombardier, а также «при необходимости» более низкого класса Bombardier CRJ200. Из вертолетного парка «Ак Барс Аэро» используются Ми-8, американские Robinson R44 и Bell-407. Госпожа Минниханова отказалась оценить, насколько эти рейсы прибыльны для компании, отметив лишь, что «это одно из основных направлений «Ак Барс Аэро», компания «имеет авторитет» в деловой авиации и участвует во всех тендерах на госконтракты. Отметим, что на данный момент она находится в стадии объединения с АК «Татарстан», однако участие последней в торгах вынуждает «Ак Барс Аэро» заключать контракты по более низкой стоимости. Госпожа Минниханова объяснила это тем, что интеграция «неизвестно когда закончится», а пока «каждое юридическое лицо работает в сфере своих интересов».

Генеральный директор ОАО «Казанское авиапредприятие» Магомед Закаржаев считает, что «для авиации это небольшие контракты». «Насчет прибыльности не знаю, но они явно не убыточные», — сказал

он. Господин Закаржаев отметил, что его предприятие не участвует в конкурсах, так как его вертолеты «загружены индивидуальными заказами», а у «Ак Барс Аэро» — «есть заточенные под это дело варианты». В то же время он добавил, что «Казанское авиапредприятие» нередко выступает субподрядчиком по государственным заказам «Ак Барс Аэро».

Председатель совета директоров авиакомпании «Тулпар Эйр» Азат Хаким заявил „Ъ“, что предпочитает не работать по госконтрактам в республике. «Раньше только мы и возили чиновников, а сейчас стараемся уходить от конкуренции в другие регионы, переключились на более выгодные рынки», — сказал господин Хаким. Он добавил, что по госзаказам «долго идет процесс выплат», «работы много, а доходов мало». «Не за что бороться», — заключил господин Хаким.

Ведущий эксперт УК «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов объясняет победу «Ак Барс Аэро» «отсутствием интереса других перевозчиков к этим заказам». Он отмечает, что «объемы этих заказов не очень большие», но главное, что для остальных перевозчиков, которые базируются не в Татарстане, «эти заказы невыгодны своей логистикой». При этом, по словам господина Баранова, для «Ак Барс Аэро» «эти контракты значимы», причем «не столько своей стоимостью, сколько своей репутационной составляющей». Он полагает, что если перевозка чиновников «будет выполнена на высоком уровне», это в конечном итоге «приведет к повышению лояльности обычных пассажиров».

Источник: Коммерсант

С круизного лайнера на вертолет

Новая вертолетная площадка заработала в Санкт-Петербурге. Она расположена рядом с морским пассажирским портом «Морской Фасад».

Этот вертодром может использоваться для вертолетных экскурсий над Санкт-Петербургом и его знаменитыми окрестностями, где расположено множество красивейших дворцов. Такой возможностью в первую очередь должны воспользоваться пассажиры круизных лайнеров, которые заходят в Санкт-Петербург. А расположение на территории порта делают такие экскурсии еще привлекательнее. Тем более, что с высоты птичьего полета откроется еще один замечательный ракурс на Санкт-Петербург. Также площадка может пригодиться для местных и международных деловых поездок, так как расположена недалеко от центра города.

В последнее время в Петербурге и Ленинградской области активизировалась работа по открытию вертолетных площадок. Причем, помимо медицинских вертодромов, получили развитие рекреационные



площадки – посадочные места для вертолетов в исторической части города. Они есть на крыше отеля «Амбассадор», на Английской и Свердловской набережных, в Центральном яхт-клубе и теперь около Морского фасада на Васильевском острове. Тем не менее, основными вертолетными площадками в Петербурге являются аэропорт Пулково и поляна у Петропавловской крепости.



Jet Transfer
BUSINESS AVIATION

Bell Helicopter Your Mission: save lives
A Textron Company

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

+7 (903) 969 56 03
www.bellhelicopter.jettransfer.ru

Композитный хвост лучше

Пока еще секретный суперсредний бизнес-джет Dassault Falcon SMS скорее всего будет иметь хвостовое оперение, полностью изготовленное из композитных материалов. Такую информацию от своих источников получило издание AIN.

Как сообщается, Dassault имеет договор с компанией Fokker Aerostructures на разработку и изготовление всего хвостового оперения нового бизнес-джета с применением термопластичных смол (это полимер, который размягчается при нагревании и может быть повторно расплавлен или размягчен с помощью нагрева, свойства материала при этом не изменяются).

По мнению AIN, это будет самый крупный структурный элемент из термопластичных композитов в гражданской авиации. Такой материал более дорогой, но проще в изготовлении и более стойкий к силовым воздействиям, чем термореактивные смолы (полимеры, которые в отвержденном состоянии даже при сильном нагревании больше не размягчаются и не расплавляются). Ранее, в конце 2012 года, старший эксперт по технологии производства Dassault Филипп Вуте поделился своим видением перспектив композитных материалов в производстве бизнес-джетов.

В августе 2012 года появились сообщения о начале производства первого прототипа. Первый полет Falcon SMS (по слухам в серию он пойдет под названием Falcon 5X) намечен на 2014 год, а ввод в строй – на 2016 год.

Fokker Aerostructures также является подрядчиком французского производителя в производстве Falcon 7X. Также компания изготавливает элементы хвостового оперения для бизнес-джетов Gulfstream G550 и G650.

Pilatus пришел в Скандинавию

Несмотря на нестабильное финансовое положение, швейцарский производитель Pilatus Aircraft Ltd. продолжает развивать сеть сервисных центров и офисов продаж. В начале текущей недели Pilatus Aircraft сообщил о назначении норвежской компании Tronrud Aviation (входит в холдинг Tronrud Engineering AS) официальным представителем в скандинавских странах: Норвегии, Швеции, Дании и Финляндии. Новый дилер будет отвечать за продажи и сервисное обслуживание самолетов PC-12 всех модификаций. Tronrud Aviation имеет собственный аэродром, расположенный примерно в 30 милях к северо-западу от Осло, и необходимую инфраструктуру для сервисного обслуживания самолетов. Вскоре там будет построен и новый специализированный офисный центр.

В компании Tronrud Aviation считают, что турбовинтовой PC-12 идеален для скандинавских стран. «Самолет может эксплуатироваться с коротких взлетно-посадочных полос, а его дальность позволяет выполнять полеты даже в отдаленные регионы.

Также самолет обеспечивает идеальное решение, как при перевозке пассажиров, так и грузов. Еще одним немаловажным фактором являются эксплуатационные расходы. Мы надеемся, что открытие нового центра в Скандинавии напрямую повлияет на продажи самолетов наших швейцарских партнеров», – комментирует глава Tronrud Aviation Ола Тронруд.

Напомним, что по итогам 2012 года Pilatus Aircraft снизил доход и операционную прибыль по сравнению с аналогичным периодом 2011 года. Валовой оборот компании в 2012 году составил 593 млн. швейцарских франков, а операционная прибыль за этот период составила 38 млн. швейцарских франков. Несмотря на это, объем инвестиций в исследования и разработку в течение года вплотную приблизился к 70 млн. швейцарских франков. А всего в 2012 году производитель поставил заказчикам 62 самолета Pilatus PC-12NG, что всего лишь на один самолет меньше, нежели годом раньше. Сейчас в мире эксплуатируется порядка 1200 самолетов семейства PC-12.



Milestone растет как на дрожжах

Компания Milestone Aviation Group, которая специализируется на лизинге вертолетов, показывает очень динамичное развитие. С момента основания в 2010 году к настоящему времени компания, зарегистрированная в Ирландии, уже достигла значительных размеров бизнеса. Сейчас флот вертолетов, принадлежащих ей, насчитывает более 90 машин от AgustaWestland, Bell, Eurocopter и Sikorsky на сумму более 1,3 млрд. долларов.



Кроме того, компания увеличила объем твердых и опционных заказов на новые вертолеты до более \$ 2,2 млрд. Только в прошлом месяце, на Heli-Expo, Milestone заключила соглашение с Sikorsky на твердый заказ 23-х S-92 и семи S-76D, а также разместила опцион еще на 14 S-92 и 10 S-76D. Также на Heli-Expo компания объявила о заказе 14-и Eurocopter EC225 и первоначальном заказе на пять EC175.

«Мы довольны прогрессом, которого достигли за 2012 год и первые месяцы 2013 года. Тем не менее, наши усилия направлены на дальнейшее превращение Milestone в еще более сильную компанию, которая имеет ценность в глазах наших клиентов и всех заинтересованных сторон», - говорит генеральный директор Milestone Уильям Келли. «Мы удовлетворены тенденциями, которые наблюдаются в отрасли, и мы будем рады и дальше помогать нашим партнерам и вертолетным операторам по всему миру».

AW101 полетел в Туркменистан

AgustaWestland сообщает о передаче первого вертолета AW101 VVIP-конфигурации в правительственный парк Туркменистана. Эксплуатировать вертолет будет компания Turkmenistan Airlines. Контракт на поставку двух вертолетов AW101 VVIP был подписан в 2010 году на Farnborough International Air Show. Сборка воздушного судна велась на заводе AgustaWestland в Йовиле в юго-западной Англии. По условиям контракта AgustaWestland провела обучение летного и технического персонала, а также предоставила первоначальный пакет запчастей.

Генеральный директор AgustaWestland Даниэле Ромити говорит: «Это большая честь, что AW101 был выбран Туркменистаном. Мы считаем, что AW101 является наиболее эффективным, комфортным и безопасным вертолетом в своем классе, и с нетерпением ждем ввода в эксплуатацию обеих машин». AW101 имеет очень просторный салон, высокий уровень комфорта для пассажиров и самые современные системы связи, что делает его идеальным вертолетом для перевозки глав государств и других миссий, характерных для VVIP-транспорта. Его кабина на 30% больше, чем у ближайшего конкурента.



та, и он может пролетать до 1000 км без дозаправки. Также вертолет обеспечивает высокий уровень безопасности и живучести за счет резервирования критических систем и компонентов.

Готовый вертолет в полной комплектации вылетел из Йовила 29 марта 2013 года и за 5 дней перелета через Европу прибыл в Туркменистан. AW101 по пути в Ашхабад совершил технические посадки в Германии, на Украине, в России и Казахстане. После более 30 часов полетного времени полностью исправный вертолет прибыл на место базирования. В июне 2012 года мы уже сообщали о поставке этого вертолета. Однако, по всей видимости, тогда производитель осуществил поставку AW101 без интерьера, а сейчас вертолет полностью готов к эксплуатации.

К настоящему моменту почти 200 вертолетов AW101 были заказаны клиентами со всего мира. Они выполняют широкий круг миссий, включая государственные, общественные и военные. Парк AW101 имеет налет свыше 280 000 часов и эксплуатируется в Италии, Великобритании, Дании, Португалии, Японии, Канаде и в других странах.

Bombardier нашел партнера в Лутоне

Канадский авиапроизводитель сообщает об открытии очередного техцентра теперь уже в Европе. Harrods Aviation стал новым сервисным центром производителя по техническому обслуживанию самолетов Challenger 300, Challenger 605, а также «тяжелых» форм семейства Global в лондонском аэропорту Лутон.

Выбор в пользу Harrods Aviation стал не случайным. Компания является самым крупным авиационным комплексом по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в аэропорту Лутон с собственным FBO, двумя ангарами (площадью в 2700 и 2500 кв.м.) и специальным магазином запасных частей к самолетам практически всех авиапроизводителей. Аэродромная инфраструктура Harrods Aviation позволяет одновременно размещать на стоянках до 40 самолетов различных типов. Здесь же располагается собственный топливозаправочный комплекс и вертолетная площадка.

Сейчас Harrods Aviation предлагает полный спектр услуг по техническому обслуживанию самолетов от замены шасси до тяжелых форм. Сертификаты Part 145 выданы авиационными властями многих стран, включая популярные регистры острова Мэн, Арубы и Каймановых островов. В среднем ежегодно компания обслуживает (ТОиР) до 80 бизнес-джетов различных классов. В Лутоне также расположен и магазин запасных частей двигателей самолетов, в котором представлены любые детали к двигателям ведущих производителей (таких центров в Европе только четыре).

Bombardier планирует в течение года открытие еще нескольких подобных центров в Европе. Всего же в настоящее время по всему миру функционируют более 55 аналогичных центров производителя.

Cessna скорректировала график выпуск самолетов в Китае

Cessna Aircraft и China Aviation Industry General Aircraft (CAIGA) сообщают о новых графиках выпуска самолетов Cessna Caravan и Citation XLS+, однако в каком месте будет построен единый завод пока до сих пор не известно. Но чтобы не срывать уже подписанные договора, стороны приняли решение о начале производства самолетов Cessna Caravan (окончательная сборка) силами CAIGA в городе Шицзячжуан. Первые турбовинтовые самолеты будут переданы заказчикам в третьем квартале текущего года. Всего в течение 2013 года заказчики получат три машины. А производство Citation XLS+ временно запустилось на производственных мощностях Cessna-Avic Aircraft (Zhuhai). Первый собранный самолет будет передан заказчику в конце этого года или в начале 2014 года.

Совместное предприятие управляется членами совета директоров от Cessna и CAIGA. Cessna назначит генерального менеджера, а CAIGA - заместителя генерального директора компании.



Однако основной вопрос об открытии единого производства пока все же остается открытым. Согласно сообщению компаний, речь все же идет о заводе в Чэнду (Chengdu), где уже выполнены подготовительные работы для модернизации существующих производственных объектов. Сейчас идут активные согласования с китайскими авиационными властями последних деталей будущего объекта, и в ближайшие два месяца партнеры будут готовы приступить к финальной фазе строительства. После ввода в эксплуатацию единой производственной площадки, к Cessna Caravan и Citation XLS+ присоединится и Citation Sovereign. И уже начиная со второго квартала будущего года в Чэнду будет осуществляться покраска воздушных судов, установка интерьеров, наладка дополнительного оборудования, летные испытания перед передачей заказчику и поставка самолетов. Здесь же будет создан центр по маркетинговому продвижению самолетов. «Первоначально сборка самолетов будет осуществляться исключительно для китайских клиентов, однако в будущем география продаж, возможно, расширится», - комментируют представители компаний.

Активные работы по производству бизнес-джетов в Китае ведет и бразильский производитель Embraer (партнером производителя выступает все та же Aviation Industry Corporation of China — AVIC), осуществляющий сборку самолетов семейства Legacy в Харбине. Напомним, первый «китайский» бизнес-джет Legacy 650, произведенный на заводе в Харбине, будет передан заказчику в четвертом квартале 2014 года, а в следующем 2015 году планируется произвести и передать еще три аналогичные машины. В будущем завод в Харбине планирует выйти на ежегодный темп производства в 20 бизнес-джетов Legacy 650.

СП не быть

Компании Embraer и AgustaWestland в минувшую пятницу сообщили о прекращении переговоров о создании совместного предприятия по сборке вертолетов AgustaWestland в Бразилии, проект которого был анонсирован в конце января 2013 года. В компаниях не сообщают о причинах, ссылаясь лишь на то, что проведенные дополнительные исследования и консультации стали основными причинами данного решения.

Ранее предварительные исследования Embraer и AgustaWestland показали большой потенциал рынка для средних двухдвигательных вертолетов, которые особенно популярны в перевозках на морские месторождения нефти и газа. Другие ключевые секторы рынка, такие как VIP-перевозки и военные заказы, также, по мнению компаний, имели многообещающий потенциал. Партнеры планировали создание совместного предприятия в течение нескольких месяцев после того, как будет достигнуто окончательное соглашение, и соответствующие разрешения будут получены.

21 января 2013 года в торжественной обстановке компании объявили о подписании Меморандума о взаимопонимании, который предполагал создание совместного предприятия по производству вертолетов AgustaWestland в Бразилии. На будущем заводе планировалась сборка как гражданских, так и военных моделей, предназначенных для реализации на рынке Бразилии и Латинской Америки.

Эксперты уверены, что Embraer, просчитав все плюсы и минусы будущего СП, принял решение, что данный проект инвестиционно не выгоден производителю именно сейчас.

Минус 36%

Французский авиапроизводитель Dassault Aviation SA в четверг, 25 апреля 2013 года, отчитался о результатах работы в первом квартале 2013 года. Компания сообщила о 30-процентном падении квартальной выручки по сравнению с тем же периодом 2012 года – 662 млн. евро против 950 млн. евро. Доход от продаж бизнес-джетов Falcon сократился на 36%: в первом квартале этого года он составил 411 млн. евро, тогда как годом ранее – 644 млн. евро.

В течение первой четверти текущего года компания Dassault Aviation поставила 8 бизнес-джетов Falcon и 3 истребителя Rafale, по сравнению с 15-ю самолетами Falcon и 2-мя Rafale годом ранее.

И если поставки в сравнении с прошлым годом выглядят провальными, то в получении новых заказов компания преуспела. В течение первого квартала 2013 года Dassault получила заказы за вычетом отмен на 14 бизнес-джетов, тогда как годом ранее

только на 10 Falcon'ов, что в денежном выражении выглядит так: 656 млн. евро против 450 млн. евро.

В первой четверти 2013 года компания завершила некоторые этапы своей деятельности. Так, в этот период производитель получил сертификат типа от EASA на Falcon 2000S и 2000LXS. А уже в апреле 2013 эти самолеты сертифицировала FAA, а также производитель поставил первый Falcon 2000S заказчику.

В течение 2012 года Dassault Aviation поставила 66 бизнес-джетов Falcon (в 2011 году было поставлено 63 деловых самолета) и 11 многоцелевых боевых самолетов Rafale (столько же было поставлено и в 2011 году). Среди поставленных в прошлом году деловых самолетов – семь Falcon 900LX, 22 Falcon 2000LX и 37 Falcon 7X.

В 2013 году компания поставит 70 самолетов Falcon.



ФСБ заказала Ан-148VIP

ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» выиграло аукцион на поставку самолета Ан-148-100ЕА (или эквивалента) для государственных нужд в 2013 году. Заказ был размещен ФСБ РФ от имени войсковой части №55056. Стоимость заказа составила 1,432 млрд. рублей.

Согласно техзаданию к аукциону, самолет должен быть выполнен в VIP-варианте и иметь три салона: два места в салоне главного пассажира, 12 мест в салоне бизнес-класса и 25 - экономкласса. Первый салон должен быть оборудован кожаным диваном, кожаными креслами, рабочим столом, индивидуальным освещением, розетками, взломостойким сейфом. Два других салона также должны быть оборудованы кожаной мебелью, индивидуальным освещением, розетками для ноутбуков. Самолет должен иметь станцию спутниковой связи для обеспечения пассажиров телефонной и факсимильной связью, а также доступом в интернет. Срок поставки самолета - до 1 декабря 2014 года.

Единственным в России предприятием, производящим самолеты Ан-148, является ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО), которое входит в ОАК. Теоретически конкурентом воронежцев мог стать киевский завод «Авиант», где также развернуто производство Ан-148, однако заявку на торги подала только Объединенная авиастроительная корпорация. С ней и было подписано соответствующее соглашение.

ВАСО уже поставило по одному Ан-148 в СЛО «Россия» и в МЧС. Оба эти самолета также имеют салон повышенной комфортности, а МЧСовский также может трансформироваться в медицинский вариант. Воронежский завод должен поставить в СЛО «Россия» и МЧС еще по одному самолету этого типа.

“Вкусный” азиатский рынок

Компания Nextant Aerospace обнародовала первые результаты своего участия в прошедшей в Шанхае выставке AVACE-2013. Судя по всему, Nextant Aerospace стала единственным производителем, получившим столь ощутимый портфель заказов. И хотя официальной информации пока нет, известно, что в ходе выставки были подписаны контракты на 18 самолетов общей стоимостью в \$ 89 млн. (каталожная стоимость \$4,4 млн.).

Еще до начала выставки президент компании Nextant Aerospace Шон МакГью высказывал свое особое мнение о развитии азиатского рынка и доли Nextant Aerospace на нем. По мнению г-на МакГью, форпостом мирового рынка ближайшее время останется Китай, но динамика развития других стран региона позволяет производителям также делать ставку и на эти страны. «Для Nextant Aerospace определенные удачи в Китае – это только первый шаг по глобальной экспансии в регионе. И вместе с маркетинговым продвижением Nextant 400ХТ, мы будем активно развивать и другие направления, а именно сервисное и техническое сопровождение бизнес-джетов, а также ряд других направлений», - комментирует г-н МакГью.

По словам Шона МакГью, кардинальная модернизация, лежащая в основе программы Nextant 400ХТ, позволяет создавать новые самолеты по цене бывших в эксплуатации. Такое предложение особенно актуально для потенциальных покупателей бизнес-джетов легкого класса. «Кроме того, Nextant предлагает своим клиентам тот же набор опций, который обычно предоставляет любой другой крупный производитель: покупатели могут заказать интерьер 400ХТ по своему вкусу, посетив оснащенный по последнему слову техники центр разработок, где они смогут подобрать каждую деталь. Nextant также



предлагает двухгодичную полную гарантию, за которой стоит постоянно растущая глобальная сеть сервисных центров», - комментирует г-н МакГью. В продолжение слов МакГью, в рамках азиатской выставки Nextant Aerospace и Jet Aviation Singapore (дочерняя компания Jet Aviation) подписали договор о техническом обслуживании бизнес-джетов Nextant 400ХТ в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Nextant Aerospace вышел на азиатский рынок в 2012 году с подписания контракта на поставку 10 самолетов сингапурской компании Asia Pacific Jets. На март текущего года портфель заказов компании оценивается в \$175 млн. В текущем году производитель планирует поставить от 24 до 30 самолетов.

Дождались!

Первый вертолет Bell-429 с конвертируемым салоном «EMS & VIP» появится в России уже в августе 2013 года. Данная модификация решает сразу несколько задач: может служить как для перевозки пассажиров, так и для оказания профессиональной помощи больным и пострадавшим. Впервые такой вариант появился в Швейцарии и сегодня успешно эксплуатируется в Альпах. Преимущество модификации – возможность трансформировать полноценный медицинский салон в пассажирский и обратно за 15 минут.



В условиях активно развивающихся услуг вертолетных перевозок, российским эксплуатантам, специальным службам, медицинским учреждениям необходима оптимизация и универсальность. Желание иметь вертолет исключительно для транспортировки пассажиров не всегда финансово оправдано, а специальный медицинский борт не может быть экономически эффективен. Возможность трансформирования вертолетного салона открывает операторам новые горизонты применения. Шесть комфортных пассажирских кресел меняются на три кресла для врачей, носилки и специальное медицинское оборудование, которое не уступает по эффективности наземным реанимобилям.

Вертолетные перевозки растут

По данным компании «Хелиэксpress», официального воздушного перевозчика 6-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2013, за период с 2008 по 2012 год количество выполняемых вертолетных перевозок выросло более чем в 40 раз, что прямым образом отразилось и на качестве предложения – помимо увеличения парка воздушных судов изменился и состав вертолетов, применяемых для выполнения чартерных перевозок. В настоящее время используются в основном вертолеты ведущих иностранных производителей, представленных на российском рынке: Eurocopter, Bell, AgustaWestland.

Повышение спроса на чартерные вертолетные перевозки диктует необходимость информирования реальных и потенциальных потребителей этой услуги о новых тенденциях развития и возможностях использования вертолетной техники в данной сфере. В рамках деловой программы HeliRussia 2013 прой-

дет конференция «Чартерные вертолетные перевозки: организация и безопасность», которая предоставит возможность действующим и потенциальным эксплуатантам ознакомиться с модельным рядом вертолетов для чартерных и бизнес-перевозок от ведущих мировых и отечественных производителей техники, а также принять непосредственное участие в обмене опытом.

Мероприятие рассчитано на самый широкий круг участников, включая руководителей и помощников руководителей предприятий, представителей авиакомпаний, работающих в сфере чартерных вертолетных перевозок.

Конференция «Чартерные вертолетные перевозки: организация и безопасность» пройдет 17 мая в МВЦ «Крокус Экспо», павильон № 1, конференц – зал № 2 с 15 до 17 часов.



Без участия человека

Сейчас уже многие авиаброкеры, идя по пути прогресса в IT-технологиях, представили свои приложения для мобильных устройств. С помощью них клиенты могут узнать примерную стоимость желаемого чартера и выбрать самолет. Однако такие приложения несут скорее справочную информацию, и при реальной заинтересованности в рейсе все равно придется связываться с менеджером компании и на словах объяснять свой заказ.

Американский стартап BlackJet решил полностью исключить человека-посредника в процессе заказа клиентом рейса бизнес-авиации. Компания выпустила приложение для iOS, которое позволяет моментально бронировать места на бизнес-джетах и получать подтверждения в реальном времени.

Для того, что воспользоваться этой услугой, нужно быть членом BlackJet и получить код с приглашением на сайте blackjet.com. Только после этого с помощью iPhone можно бронировать места в самолете, выбирать по желанию различные услуги, такие как питание, заказ такси.

Такие сложности компания объясняет необходимостью регулирования спроса на этапе запуска проекта, несмотря на то, что еще до начала работы сервиса она смогла договориться со многими операторами и внести в систему более 800 рейсов с суммарной емкостью более 3000 мест.

Пока эта услуга доступна только в США, а именно в Сан-Франциско, Лас-Вегасе, Нью-Йорке, Лос-Анджелесе и Южной Флориде. Скоро сервис появится в Чикаго, Вашингтоне, округе Колумбия, Бостоне, Далласе и Сиэтле.

Аутсорсинг должен помочь

Австрийская компания AEROCC GmbH, базирующаяся в Вене, решила выйти на рынок бизнес-авиации с инновационным сервисом, который должен помочь операторам в поиске партнеров по аутсорсингу различных функций.

В отличие от других отраслей, среди компаний деловой авиации аутсорсинг услуг не слишком распространен. По мнению AEROCC, именно поэтому большинство операторов обременены значительными постоянными расходами. В среднем, типичный европейский оператор имеет менее 4 самолетов в своем свидетельстве эксплуатанта, и это в первую очередь накладывает ограничение возможности по проведению переговоров при приобретении продуктов и услуг, так как в этом случае объемы потребления незначительны. Компания AEROCC придумала, как решить эту проблему, и разработала концепцию новой сети, участвуя в которой, как предлагают в компании, эксплуатанты и владельцы воздушных судов смогут получить значительные преимущества в ценообразовании и закупках.

Концепция AEROCC предполагает модульную, структурированную систему услуг для европейских операторов деловой авиации. Компания хочет соединить малых и средних операторов сетью, которая позволяет им получить доступ к целому ряду услуг и продуктов, и в результате этого у них должна возра-

сти производительность и качество доходов, и еще в результате компании получают экономию средств.

AEROCC предполагает, что эксплуатанты и владельцы бизнес-джетов могут отдать на аутсорсинг, в рамках сети продажи чартеров, обеспечение полетов (в том числе подготовки к полетам), полетный мониторинг, послеполетное обслуживание и поддержание летной годности, подготовку документации, отчетности, подготовку экипажей и EFB-решения, а также переписку с властями и общий консалтинг. Разработчик системы планирует использовать специально разработанное программное обеспечение – оно разработано, чтобы обеспечить беспрепятственный и гладкий процесс взаимодействия между всеми сторонами.

Торстен Кинзл, директор по маркетингу AEROCC говорит: «Уже были попытки наладить сотрудничество между отдельными операторами. Эти попытки не увенчались успехом, так как партнеры в предполагаемом сотрудничестве, в конечном счете, оказываются конкурентами. В то же время AEROCC является поставщиком услуг, не являясь оператором, что делает AEROCC партнером, а не конкурентом. Чем больше компаний, присоединившихся к нашей сети, тем больше у нас будет возможность получить ценовые преимущества для наших клиентов».



Shanghai Hawker Pacific прибавляет

Компания Shanghai Hawker Pacific, совместное предприятие Shanghai Airport Authority и Hawker Pacific, сообщила о результатах работы в первом квартале 2013 года в аэропортах Pudong International Airport и Hongqiao International Airport.

Согласно опубликованным данным, за этот период компания смогла обслужить в двух аэропортах (Pudong International Airport и Hongqiao International Airport) рекордное количество рейсов бизнес-авиации – 940, тогда как в прошлом году за этот период было обслужено 840 рейсов.

В Shanghai Hawker Pacific прогнозируют в этом году увеличить трафик до рекордных 4200 взлетно-посадочных операций (в прошлом году эта цифра составляла 3400 взлетно-посадочных операций), увеличив тем самым трафик на 12%. Основные надежды компания связывает с Hongqiao International Airport, который располагается ближе к центру города. Это позволило перераспределить потоки бизнес-пассажиров между Pudong International Airport и Hongqiao International Airport в пользу последнего. И как следствие, трафик Hongqiao International Airport вырос на 20% по сравнению с 2012 годом и на «фантастические» 87% по сравнению с 2011-м.

В 2014 году в аэропорту Шанхая начнется реализация программы по расширению существующего комплекса бизнес-авиации со строительством дополнительных ангаров и модернизацией аэропортовой инфраструктуры, включая проектирование и строительство собственной системы топливообеспечения, а также рулежных дорожек и расширение перрона.

Shanghai Hawker Pacific – один из крупнейших комплексов по обслуживанию бизнес-авиации на материковом Китае.

9,1 млрд. оказалось мало

Счетная палата РФ считает госфинансирование в рамках новой ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 гг.» по развитию малой авиации недостаточно, несистемно и имеет низкую эффективность.

Проверка показала, что запланированный в рамках новой государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы» объем бюджетных ассигнований на подпрограмму «Малая авиация» в объеме 9,1 млрд. рублей является недостаточным для решения накопившихся проблем в сфере малой авиации.

Одним из перспективных направлений является закупка иностранных технологий с последующим развертыванием производства на территории РФ. Вместе с тем, до настоящего времени отсутствуют утвержденные критерии и правила оценки инвестиционных проектов создания и производства новых самолетов.

«В связи с этим Минпромторг и Минтранс России оказывают господдержку проектам, в рамках которых за государственные средства планируется закупать не новые иностранные авиационные двигатели, авионику, иностранные воздушные суда и уже далеко не новые технологии», – указывают в Счетной палате.

В качестве примера ведомство приводит проект модернизации самолета Ан-2. По мнению аудиторов Счетной палаты, его реализация «не решает задач по возрождению в России малой авиации». В этой связи в ведомстве отмечают отсутствие системного подхода к государственным инвестициям в авиастроительную отрасль и их низкую эффективность.



Ранее Министерство промышленности и торговли для решения проблемы региональных перевозок предлагало ремоторизовать существующий парк самолетов Ан-2. В ноябре 2012 г. сообщалось, что Минпромторг сформировал заказ на ремоторизацию 260 самолетов Ан-2.

Кроме прямого финансирования проектов региональной авиации, для поддержки отрасли правительство отменило импортные пошлины на самолеты вместимостью до 72 кресел. Что касается производств малых самолетов, то запуск подобных проектов неоднократно анонсировала Московская область. Осенью 2012 года сообщалось, что в регионе будут собирать американские самолеты Maule M-9 и чешские L-410.

Также отмечается, что поставленные президентом России задачи по расширению парка самолетов отечественного производства, развитию региональных и местных перевозок, а также инфраструктуры аэропортов и аэродромов не выполнены в полном объеме.

Google все-таки построит собственный аэропорт

Городской совет города Сан-Хосе (Калифорния) проголосовал за проект строительства на территории аэропорта Mineta San Jose International Airport нового авиационного комплекса для обслуживания рейсов деловой авиации. Как и предполагалось ранее, тендер выиграла компания Signature Flight Support. Контракт предусматривает аренду земли под строительство объектов сроком на 50 лет и инвестирование со стороны Signature Flight Support до \$ 82 млн. Для компании это будет один из самых масштабных проектов, реализованных с нуля. Согласно проекту, новый комплекс будет автономным и включать в себя собственный терминал, ангары, центр ТОиР, склад запасных частей, топливозаправочную станцию. Общая же площадь комплекса и вовсе поражает своими размерами – 11,6 гектаров.

По мнению представителей Signature Flight Support, Mineta San Jose International Airport превратится в главные воздушные ворота Силиконовой долины, и бизнес-трафик, который и сейчас достаточно велик, будет только расти. В Mineta San Jose International Airport начали проект модернизации аэропорта еще в 2010 году. За этот период уже инвестировано более \$ 1,4 млрд., однако до бизнес-авиации руки дошли только сейчас. Signature Flight Support уже провела совместные переговоры с Google на предмет строительства для компании собственного терминала и



ангарного комплекса на территории аэропорта, но детали общения двух компаний пока неизвестны. Из запланированных \$ 82 млн. больше половины средств будут освоены уже в течение ближайших полутора лет.

По предварительной информации, при подписании контракта было оговорено включение в договор аренды дополнительных земельных участков площадью до 4,8 гектара. Согласно неофициальным данным, на этой территории Signature Flight Support планирует построить, помимо непосредственно объектов комплекса, еще и новую диспетчерскую вышку. Однако в компании данную информацию комментировать не спешат.

Mineta San José International Airport является одним из крупнейших в Калифорнии. Аэропорт располагает 3-мя параллельными ВПП (одна из них использу-

ется бизнес-авиацией). Сам аэропорт располагается на территории города Сан-Хосе, край ВПП находится всего в 3 км к северу от исторического центра — Даунтауна. Поэтому в центре города создается впечатление, что самолеты заходят на посадку непосредственно над домами, почти задевая шпили храмов, высотные дома и секвойи (red woods). Недалеко от Сан-Хосе имеются еще два крупных гражданских аэропорта. Это San Francisco International Airport, расположенный в 58 км на северо-запад от города на западном берегу Залива Сан-Франциско, а также аэропорт Окленда — Oakland International Airport, находящийся в 57 километрах к северу от Сан-Хосе, на восточном берегу залива.

В настоящее время Signature Flight Support имеет более 100 филиалов по всему миру, включая США, Южную Америку, Европу, Ближний Восток и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.



В Татарстане любят Bell

В Казань прибыл новый вертолет Bell-429, предназначенный для одной из местных бизнес-структур, сообщает «БИЗНЕС Online». Выполненный в VIP-конфигурации борт стоит примерно \$7 млн. Но, как выяснилось, это еще не все – на днях в столицу РТ придет еще один аналогичный вертолет. Разным структурам в Татарстане уже принадлежат пять Bell, но Bell-429 – самая продвинутая машина в гражданской линейке знаменитой американской фирмы.

Факт поставки подтвердил генеральный директор компании Jet Transfer (официальный представитель Bell Helicopter в России) Александр Евдокимов: «Машина новая, прибыла из Канады на самолете. Нет, заказчика мы, конечно, не называем, но вы увидите, как вертолет летает над городом... На данный момент в России «в воздухе» - три Bell-429. Казанский будет четвертым, а вскоре у вас появится и пятый. И еще два будут поставлены в Россию вот-вот. Это хороший рост, особенно если учесть еще и поставки в Украину. Интерес к данной модели связан с тем, что это реально новейший вертолет. В ближайшую пятилетку будут поставлены десятки таких машин. Интерес проявляют и госструктуры, и частные лица, и медицина, и служба спасения... Всего в России примерно 50 вертолетов Bell моделей 206, 407, 429, 430. У вас в республике немало машин этой фирмы. Основная причина такой любви к фирме Bell в том, что в Казани находится сервисный центр (ОАО «Казанское авиапредприятие» - авт.) по обслуживанию таких машин, и это дает большой плюс тем, кто у вас покупает вертолеты – под боком компания, которая решает все вопросы».

Напомним, что покупка Bell-429 правительством Челябинской области вызвала большой скандал в этом регионе. В СМИ широко обсуждалась история



о том, как губернатор Михаил Юревич отказался летать на отечественном Ми-8 из-за того, что он некомфортабелен. Однако выбор не самой скромной по характеристикам и цене американской машины спровоцировал многочисленные обвинения в расточительстве за государственный счет. После этого власти заявили, что борт будет использоваться, в том числе, и для нужд МЧС, медицины катастроф. Впрочем, общественные активисты тут же усомнились, как «виповский» вертолет, - по сути, летающий лимузин, - может пригодиться спасателям.

«Bell-429 - очень хорошая машина, - рассказал источник в авиатранспортной отрасли. – Учтены все

недостатки предыдущих моделей. Два двигателя, летает днем и ночью. Это самое свежее, что выпустил Bell». Источник отметил, что, кроме челябинских «спасателей», аналогичные машины есть у мэра Москвы Сергея Собянина и олигарха, председателя совета директоров АФК «Система» Владимира Евтушенкова.

Продукция фирмы Bell, как уже отмечалось, довольно популярна у делового сообщества Татарстана. Сейчас в республике насчитывается семь таких винтокрылых машин. На Bell-407 летает президент РТ Рустам Минниханов, руководители компаний ОАО «Ак Барс» Банк и ООО «Группа компаний «Профит», депутат Госдумы РФ и владелец холдинга «Красный Восток Агро» Айрат Хайруллин. Также в коллекции татарстанской элиты есть Bell-206, который принадлежит генеральному директору ЗАО «Кулон», депутату Госсовета РТ Альберту Фахрутдинову. В начале этого года стало известно, что ОАО «Генерирующая компания» продает свой Bell-430. Еще один Bell-407 имеется у компании «Татнефть», он был приобретен в конце прошлого года взамен аналогичного борта, потерпевшего крушение в апреле 2012 года у села Благодатное. Кстати, по данным «БИЗНЕС Online», один из двух вышеупомянутых Bell-429 предназначен именно для «Татнефти». Газета обратилась в компанию с просьбой прокомментировать выбор вертолета. Факт покупки в «Татнефти» отрицать не стали, но и от каких-либо разъяснений уклонились.

Впрочем, понемногу дорогу в РТ пробивают и другие именитые западные вертолетостроители. Например, ОАО «ТАИФ» выбрала европейский Eurocopter EC-135 и намерена приобрести итало-британский AgustaWestland AW139.

Источник: «БИЗНЕС Online»

Предпосылки есть, но возможностей мало

Макао – это место для игры во всех смыслах. Днем можно бесконечно гулять тропами португальского прошлого, окунувшись из Китая в историческую Европу, а на всю ночь отдаться казино, шоу-программам и представлениям, слава которых выходит далеко за пределы этого полуострова. В наши дни Макао как никогда извлекает выгоду от торговли и туризма, и в планах — развитие всех видов ориентированных на семейный бизнес торговых центров, тематических парков, башен и мостов, что базируется на привлекательности анклава как игрового рая. Колоссальные доходы от игровых заведений обеспечили региону активное строительство первоклассных небоскребов, эффектных мостов и поразительно гладких дорог. И все это как притягивает инвесторов и просто состоятельных людей со всего мира для долгосрочных вложений и азартного времяпрепровождения.

Авиация на полуострове играет основную роль в транспортной инфраструктуре. Международный аэропорт Макао (Macau International Airport) расположен на восточной оконечности острова Тайпа и в прибрежных водах, это единственный аэропорт в Макао. Он является обычным местом стыковок рейсов между материковым Китаем и Тайванем, а также является хабом для пассажирских рейсов между китайскими аэропортами и Юго-восточной Азией. Как и Гонконг, Макао ведет собственную иммиграционную политику и является самостоятельной таможенной территорией от материкового Китая. Пассажиры, следующие между Макао и материковым Китаем, проходят иммиграционный и таможенный контроль. Рейсы между Макао и материковым Китаем считаются международными. Аэропорт был открыт в ноябре 1995 года, во время португальского правления. К тому времени на территории Макао было только 2 временных аэропорта для маленьких

самолетов, а также несколько временных хелипортов. Cathay Pacific осуществляла полеты на гидросамолетах между Гонконгом и Макао в конце 1940-х. Единственными регулярными рейсами в начале 1990-х из Макао было вертолетное сообщение с Гонконгом, которое осуществляла East Asia Airlines.

Взлетно-посадочная полоса аэропорта была построена на искусственной насыпи в море, рядом с островом Тайпа, на котором расположены главный терминал и средства обслуживания управления воздушным движением. Расчетная пропускная способность аэропорта — 6 000 000 пассажиров в год, одновременно аэропорт может пропустить до 2 000 пассажиров в час. Аэропорт работает круглосуточно. Есть 24 места стоянки для самолетов на перроне, 4 телетрапа.

Объем бизнес-перевозок на полуострове растет из года в год. С момента открытия первого специализированного центра по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в 2005 году, в течение двух лет трафик был достаточно слабым - около 400 самолетов в год, но начиная с 2011 года деловая активность пошла вверх, и в прошлом году через аэропорт «прошло» около 1500 рейсов, а в этом году прогнозируется 15% рост.

Сейчас в Макао относительно развитая инфраструктура для бизнес-пассажиров и владельцев самолетов. Единый провайдер услуг Macau Business Aviation Center имеет в аэропорту собственный FBO и ангарный комплекс, и все бы хорошо, но ограниченная площадь аэропорта не позволяет существенное развитие сегмента. Но все же зеленый свет дан. Авиационные власти полуострова утвердили генеральный план развития бизнес-перевозок, по которому до 2030 года будет «насыпана» дополнительная площадка под строительство объектов площадью в

89600 кв.м. (сейчас под нужды бизнес-авиации отданы лишь 12000 кв.м.). Тогда же по прогнозам экспертов трафик вплотную приблизится к отметке в 6000 рейсов. Прежде всего на «новых территориях» будут построены парковочные стоянки, которых сейчас катастрофически не хватает. Разработчик проекта ADP Ingenierie уже подготовил свой проект и представил его на суд авиационных чиновников. Проект будет запускаться поэтапно, а подготовительные работы начнутся не позднее 2014 года. А до конца 2014 года на небольшом пятачке все же появится новый объект – специализированный ангар для хранения и работ по ТОиР (площадь ангара будет составлять более 2000 кв.м.). Примечательно, что экономия буквально каждый сантиметр площади, новый ангар будет многопрофильным. Здание высотой 36 метров под одной крышей соберет сервисный центр и офисы компаний.

Все это стало возможным благодаря сильному лобби со стороны местных бизнес-перевозчиков, которых, несмотря на микроскопическую площадь Макао, здесь много. Основные из них - Macau Jet International, JetAsia Limited и East Asia Airlines обладают суммарным парком, состоящим более чем из 30-ти воздушных судов, которые базируются на постоянной основе в аэропорту, и их надо где-то хранить и обслуживать. Итоги объявленного тендера подведут в августе, и через 10 месяцев новый ангар начнет функционировать. Подробно генеральный план развития бизнес-перевозок на Макао будет презентован на Международной выставке-конференции «Asian Business Aviation Conference and Exhibition - ABA 2013 Macau», которая пройдет в этом году с 19 по 21 мая в Макао при поддержке AsBAA (Asian Business Aviation Association).

Mystère 20 получил новую жизнь

Первый прототип деловых самолетов производства Dassault Aviation – Mystère 20, который является предком сегодняшней линейки бизнес-джетов Falcon, предстал перед публикой после 3-летней реставрации.

Восстановленный Mystère 20 (серийный номер 1) был представлен в середине апреля на третьем ежегодном авиашоу Air & Space Museum Airshow, состоявшемся в аэропорту Ле Бурже. В следующий раз исторический самолет будет показан публике на авиасалоне Paris Air Show, который пройдет также в Ле Бурже 17-23 июня. После этого самолет вернется на свое место в экспозиции Air & Space Museum. Первый бизнес-джет французского производителя представлен в раскраске для летных испытаний. Также реставраторы обновили размещенный в носовой части баннер, который посвящен мировому рекорду скорости, установленному 10 июня 1965 года знаменитой женщиной летчиком-испытателем Жаклин Ориоль.

В полете на первом серийном самолете Ориоль преодолела 1000 км (600 миль) со средней скоростью



859 км/ч (534 миль/ч), что стало подтверждением исключительных летных характеристик Falcon 20. Исторический самолет был тщательно отреставрирован группой энтузиастов из IT Mercure, которые ранее восстановили последний эксплуатирующийся авиалайнер Dassault Mercure – он также выставлен во французском авиакосмическом музее.

Проект реставрации был задуман в 2010 году, и обновление состояло главным образом в ремонте или замене металлических частей, которые начали портиться от времени – это крыло, воздушные тормоза, пилоны двигателей, капоты, интерьер самолета. Причем большая часть работ была выполнена вручную. По случаю 50-летия первого полета Mystère 20, который состоялся 4 мая 1963 года, при поддержке Ле Бурже в течение года будут проходить показы исторического самолета.

После сертификации 9 июня 1965 года по просьбе стартового заказчика Pan Am самолет был переименован в Fan Jet Falcon 20. Falcon 20 имел крыло

и систему управления полетом на основе передовых технологий истребителя Mystère IV, что в сочетании с установленными в хвосте двигателями Pratt & Whitney JT-12 и просторным салоном позволило достичь идеального сочетания скорости, летных характеристик и комфорта. Самолет произвел на Pan Am сильное впечатление, и всего через несколько дней после первого полета компания заказала 40 8-10-местных бизнес-джетов и еще на 120 разместила опцион.

Этот самолет оказался идеальным для применения в специальных миссиях. Среди первых клиентов был основатель FedEx Фред Смит, который приобрел Falcon 20 для зарождающейся службы экспресс доставки, Береговая охрана США и Europe-Assistance, которая приспособила его для санитарной авиации.

По состоянию на сегодняшний день было поставлено более 2250 самолетов Falcon. Среди ныне эксплуатирующихся самолетов, около 300 составляют Falcon 20 – и это достаточное свидетельство надежности конструкции и мастерства, которые есть в каждом самолете Dassault.



В небе Непала взлетел очередной Eurocopter

Непальский чартерный оператор Fishtail Air Pvt. Ltd, базирующийся в Катманду, получил очередной вертолет. Новый AS350 B3+, поставленный компании прямо с завода, присоединится к парку Fishtail Air, который в настоящее время состоит из двух вертолетов AS350 B3 «Ecoureuil», одного AS 350 B2 «Ecoureuil» и одного вертолета Bell 206B III Jet Ranger. Таким образом, Fishtail Air становится одним из крупных вертолетных операторов в стране. Поставленный вертолет был изготовлен в 2013 году и выполнен в конфигурации 5+1 с возможностью оперативной трансформации в медицинский вариант.

Компания Fishtail Air была основана в 1997 году и имеет свидетельство эксплуатанта, выданное авиационными властями Непала. Большая часть рейсов выполняется внутри страны в интересах туристических компаний, а также в сопредельные страны: Бутан и Индию. 70% рейсов приходится на туристический сегмент, 20% на корпоративные перевозки и оставшиеся 10% на рейсы по медицинской эвакуации.



Всего же в Непале в настоящее время работают семь вертолетных операторов, и эксплуатируется 29 вертолетов. Более 60% рынка делят между собой два оператора: Fishtail Air и Mountain Helicopters (также эксплуатирует линейку «Ecoureuil»). В прошлом году количество туристов, посетивших страну, выросло на 22%, что автоматически увеличило и вертолетный трафик. В течение двух лет вертолетный парк обоих операторов должен пополниться еще восемью машинами (Mountain Helicopters в настоящее время изучает все предложения от производителей и определится с конкретным типом в третьем квартале 2013 года).

Модель AS350 B3 (входит в линейку легких однодвигательных вертолетов Eurocopter AS350 B2/B3), пер-

вый полет которой состоялся в 1997 году, имеет более мощный двигатель и цифровую систему управления двигателем (FADEC). Вертолет может подниматься с полной коммерческой загрузкой на высоту 7010 м и адаптирован для полетов в экстремальных условиях, в том числе в высокогорной местности и жарком климате, а также для перевозки грузов. Вместе с тем, эта быстрая и комфортабельная машина идеально подходит для использования в корпоративных целях.

В мае 2005 года на AS350 B3 в стандартной конфигурации был поставлен мировой рекорд по максимальной высоте взлета и посадки — вертолет сел на вершину горы Эверест (8850 м).



Сильный старт

24 апреля 2013 г. корпорация General Dynamics отчиталась за первый квартал 2013 года. В авиационное подразделение корпорации входят производитель бизнес-джетов Gulfstream Aerospace и провайдер услуг деловой авиации Jet Aviation.

General Dynamics сообщает, что в первом квартале 2013 года общая выручка составила \$ 7,404 млрд., в то время как годом ранее ее уровень был на 2,3% больше - \$ 7,579 млрд. Операционная прибыль корпорации за этот период снизилась по сравнению с тем же периодом 2012 на 1,5% до \$ 847 млн. Однако чистая прибыль немного выросла - на 1,2% до \$ 571 млн., или \$ 1,62 на одну акцию, по сравнению с прибылью в \$ 564 млн., или \$ 1,58 на акцию за тот же период 2012 года.

По результатам работы в первом квартале 2013 года

авиационный сегмент корпорации, в который входят Gulfstream Aerospace и Jet Aviation, получил выручку в размере \$ 1,778 млрд., что на \$ 155 млн. (+9,6%) больше, чем в начале 2012 г. (\$ 1,623 млрд.). Операционная прибыль авиационного подразделения корпорации выросла на \$ 39 млн. и составила \$ 310 млн. (+14,4%). В итоге, квартальная рентабельность подразделения равнялась 17,4% (в первом квартале 2012 года этот параметр был на уровне 16,7%) при том, что общая рентабельность General Dynamics в первом квартале 2013 года составила 11,4%.

На конец первого квартала 2013 года общий объем портфеля заказов авиационного подразделения General Dynamics составил \$ 15,226 млрд. Этот показатель несколько меньше, чем на конец 2012 года (\$ 15,667 млрд.), и на \$ 1,75 млрд. меньше, чем годом ранее (\$ 16,984 млрд.).

По словам председателя и генерального директора GD Фебы Новакович (Phebe Novakovic), перспективы на 2013 год аэрокосмического сегмента компании характеризуются, как «пока все хорошо». «Ассортимент наших заказов улучшается, а портфель заказов на крупногабаритные G550 и G450 находится на желаемом нами уровне», говорит она. «В целом, мы довольны и нашим портфелем и активностью новых заказчиков».

Подводя итоги 2012 года, глава General Dynamics сообщила, что в этом году Gulfstream планирует поставить 139 «зеленых» самолетов, причем на крупногабаритные бизнес-джеты будет приходиться почти 80% поставок. В 2013 году заказчикам планируется передать 113 самолетов моделей G450, G550 и G650, а на среднеразмерные бизнес-джеты - G150 и G280 – придется оставшиеся 26 поставок.



Производство самолетов Gulfstream в первом квартале 2013 г.

	Первый квартал	
	2012	2013
“Зеленые” поставки		
Большие самолеты	26	25
Средние самолеты	2	5
ВСЕГО	28	30
Оборудованные самолеты		
Большие самолеты	17	25
Средние самолеты	2	4
ВСЕГО	19	29
Подержанные самолеты	-	2

Срочно требуется оператор

Аэропортовой системе России требуется реформирование. И одним из его инструментов должен стать закон «Об аэропортах и аэропортовой деятельности». Этот законопроект вносился в Госдуму в 2010 и 2011 годах, однако так и не был принят.

Хотя отдельные вопросы, связанные с аэропортами и их деятельностью в РФ, нашли отражение в Воздушном кодексе и ряде федеральных законов, постановлений правительства, а также федеральных авиационных правил, но характер содержащихся в них норм не позволяет говорить об их системности и способности играть регулируемую роль в авиационной деятельности. Поэтому назрела объективная необходимость разработки и принятия отдельного законодательного акта, посвященного аэродромам, аэропортам и аэропортовой деятельности, по аналогии с тем, как это реализовано в других сегментах транспортного комплекса.

Законопроект устанавливает правовые основы и особенности эксплуатации, строительства, реконструкции, ремонта, регистрации, особенности открытия, закрытия и использования гражданских аэродромов и аэропортов РФ. Государственное регулирование деятельности на гражданских аэродромах и в аэропортах направлено на обеспечение интересов государства, физических и юридических лиц, безопасности полетов, авиационной и экологической безопасности. Этот федеральный закон необходим для своевременного и качественного обеспечения потребностей экономики страны и граждан в перевозках, создания условий для эффективного развития экономики и обеспечения единого экономического пространства на всей территории России.

В результате действия законопроекта должны быть созданы правовые основы взаимодействия организа-



ций, осуществляющих различные виды аэропортовой деятельности, с пользователями их услуг. Кроме того законодательство РФ в сфере аэропортовой деятельности должно соответствовать стандартам ИКАО, нормам международного права и международным договорам РФ в целях создания условий для углубления процессов интеграции национальной транспортной системы в международную транспортно-логистическую систему.

Функционирование аэропортов, их использование должно быть в интересах населения, других поль-

зователей аэропортов и их собственников. Также техническое и эксплуатационное состояние аэропортов должно стать качественным и содействовать внедрению перспективных технологий и стандартов в области аэропортовой деятельности, что позволит обеспечить эффективную и добросовестную конкуренцию на рынке работ и услуг при осуществлении аэропортовой деятельности.

Одним из новшеств законопроекта является классификация аэропортов и введение института главного оператора гражданского аэродрома, аэропорта. Главный оператор - это хозяйствующий субъект из числа операторов авиационной деятельности на аэродромах и в аэропортах, владеющий сертификатом аэропорта и свидетельством о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации. Руководитель администрации главного оператора является должностным лицом, осуществляющим установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ, включая федеральные авиационные правила, административно-властные и иные полномочия.

После рассмотрения всеми заинтересованными сторонами: аэропортами, авиакомпаниями, операторами аэропортов - и с учетом предложений и дополнений законопроект будет направлен в Минтранс для дальнейшего рассмотрения и подготовки его для обсуждения на заседании правительства РФ. Минтранс планирует рассмотреть законопроект в первой половине нынешнего года. А при одобрении правительством он может быть принят Госдумой уже в 2014 г.

Виктор Горбачев, Российская газета

Пулково-3 торжественно открылся

25 апреля 2013 года состоялась торжественная церемония официального открытия Центра Бизнес Авиации «Пулково-3».

«Пулково-3» - первый в Северо-Западном регионе Центр Бизнес Авиации, оказывающий полный комплекс услуг и обладающий всей необходимой инфраструктурой. Ввод в эксплуатацию такого значительного и дорогостоящего объекта аэропортовой инфраструктуры - новый этап развития бизнес-авиации как в Санкт-Петербурге, так и в Российской Федерации.

Общая площадь территории ЦБА «Пулково-3» составляет 100 000 кв.м., на которой расположены перрон, здание пассажирского терминала (4000 кв.м.) и многое другое. Современный интерьер, уютная атмосфера, прекрасный вид, открывающийся на собственный перрон №6 с 28 стоянками, эксклюзивное барное обслуживание, профессиональный персонал - это лишь часть преимуществ, которые предоставляет пассажирский терминал ЦБА «Пулково-3» своим клиентам.



В торжественной церемонии открытия приняли участие почетные гости: Руководитель Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ Дмитрий Александрович Безделов, Председатель совета директоров ОАО «Аэропорт Внуково» Виталий Анатольевич Ванцев, Председатель совета директоров группы компаний «РусАэро» Дмитрий Викторович Купцов, Генеральный директор ООО «Воздушные ворота Северной Столицы» Сергей Владимирович Эмдин, Генеральный директор Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» Сергей Геннадьевич Пугин.

«Мне очень приятно присутствовать на открытии Центра Бизнес Авиации «Пулково-3», отвечающем

всем мировым стандартам. Хотел бы поблагодарить проектировщиков, архитекторов, строителей - команду, которая создала здесь такое чудо. У команды Внуково большой опыт подобной работы, мы построили не один терминал, и этот Центр Бизнес Авиации стал венцом творения. Я благодарен федеральным властям за помощь и поддержку, за то, что пошли навстречу этому проекту. Особые слова признательности Федеральной службе безопасности, Федеральному агентству по обустройству государственной границы РФ, Федеральной таможенной службе. Также я хочу сказать спасибо руководству аэропорта Пулково», - отметил В.А. Ванцев.



продолжение

В свою очередь, Д.А. Безделов поздравил всех с открытием «Пулково-3» и отметил хорошие перспективы открывшегося Центра Бизнес Авиации, учитывая, что он может обслуживать как внутренние, так и международные рейсы. Напомним, после комплексного завершения строительства (реконструкции), оборудования и технического оснащения зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации в пункте пропуска пограничного, таможенного и иных видов контроля, а также после ввода объекта в эксплуатацию в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, Росграницей были проведены мероприятия по открытию пункта пропуска реконструированного в пределах центра бизнес авиации «Пулково-3». Пропускная способность пункта пропуска – 30 чел. в час.

Всего в церемонии официального открытия приняли участие более 250 высокопоставленных гостей (владельцы и топ-менеджмент авиакомпаний, выполняющих полеты на воздушных судах бизнес авиации, представители владельцев воздушных судов, администрация г. Санкт-Петербурга, представители ФАВТ «Росавиация», руководители компаний-партнеров и т.д.), как из Санкт-Петербурга и Москвы, так и из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Партнерами мероприятия выступили представители такого крупного петербургского бизнеса как: ОАО «Промышленная группа «Ладога» и ОАО «Строительная корпорация «Возрождение Санкт-Петербурга», которые внесли свой дополнительный вклад в организацию и проведение мероприятия на высоком профессиональном уровне.

Во время мероприятия были достигнуты договоренности с ведущими авиакомпаниями, специализирующимися на выполнении рейсов бизнес-авиации, о



долгосрочном взаимодействии при обслуживании воздушных судов в Санкт-Петербурге на территории Центра Бизнес Авиации «Пулково-3».

Бизнес-авиация в России появилась в начале 1990-х, с формированием в нашей стране крупного бизнеса. Сегодня темпы роста бизнес-авиации в РФ в разы опережают общемировые.

Преимущества бизнес-авиации по сравнению с обычными авиарейсами очевидны: пассажиры не подстраиваются под расписания рейсов авиакомпаний, а сами выбирают удобный для них график полетов. Кроме того, пассажиры тратят меньше времени на регистрацию в аэропорту, на пограничные и таможенные проверки.

Бизнес-авиация – это тысячи квалифицированных рабочих мест, развитие аэропортов, работа для десятков предприятий техобслуживания, развитие отечественного авиастроения. Бизнес-авиация в России – бизнес с большими перспективами. Это профессиональный подход, четкая ориентация на

нужды клиента и дальновидность в выборе стратегии развития.

Центр бизнес-авиации аэропорта «Пулково-3» является одним из крупнейших комплексов бизнес-авиации в России. Его строительство началось в 2009 году. В первую очередь строительства вошло создание перрона центра бизнес-авиации и рулежной дорожки для соединения действующей рулежной дорожки аэропорта и территории нового перрона. При строительстве перрона были применены новейшие технологии, площадь покрытия составила 68900 кв. м., планируемое количество размещенных воздушных судов – 16 типа Boeing-737 и классом ниже. При этом сама технология предполагала, что укладка покрытия должна проводиться в непрерывном цикле, т.е. практически безостановочно. Работы по строительству рулежной дорожки проводились не прерывая работу аэропорта в целом.

Во вторую очередь строительства возводилось само здание терминала центра бизнес-авиации «Пулково-3».

При строительстве терминала были воплощены лучшие разработки отечественных и зарубежных специалистов, что позволит «Пулково-3» стать одним из самых высокотехнологичных и комфортабельных терминалов в российской бизнес-авиации.

Строительство центра бизнес-авиации еще не завершено. Так, в скорейшем будущем планируется возвести ангарный комплекс площадью 2 781 кв. м. для установки трех воздушных судов класса Boeing-737, гараж-стоянку для спецтехники площадью 1 052 кв.м. и насосную станцию пожаротушения. В настоящее время проектная документация на данные объекты проходит государственную экспертизу.