



Минувшая неделя прошла под знаком ближневосточной выставки МЕВА. Мы не полагали, что мероприятие в достаточно предсказуемом регионе станет столь удачным. Традиционно МЕВА была местом для смотра и приятного времяпрепровождения, но в этом году мы увидели желание ведущих игроков найти оптимальные решения для клиентов, которые предпочитают летать в регионе, базировать самолеты в Европе, а зарегистрировать их в офшорах.

Сразу несколько международных провайдеров по управлению воздушными судами заявили о своем желании начать работать на ближневосточном рынке совместно с местными партнерами, предлагая услуги «одного окна». Также о своих инвестиционных инициативах заявили ряд международных групп, специализирующихся на наземном обслуживании и управлении FBO. Цифры впечатляют. До \$ 800 млн. готовы вложить инвесторы только в объекты инфраструктуры в ближайшие пять лет.

Производители также весьма довольны работой на выставке. Гуру авиапрома, работающие в сегменте больших кабин, достаточно хорошо продавали и сделали задел на среднесрочную перспективу весьма внушительный, параллельно продвигая свои принципиально новые разработки. Но большая часть клиентов собиралась у стендов разработчиков интерьеров. По мнению экспертов, этот рынок неплохо развивается и за счет заказчиков из Залива. Поэтому представленные концепты пользовались популярностью. Известно, что на МЕВА было получено несколько крупных заказов на кастомизацию, включая абсолютно новый проект Azure Dreamliner от Greenpoint Technologies. «Наторговали» почти на \$300 млн.



## Сертифицирована VIP-конфигурация SSJ100

В конце ноября 2014 года МАК подтвердил возможность установки на самолет Sukhoi Superjet 100 интерьера пассажирской кабины повышенной комфортности

стр. 20



## Hangar8 и Gama Aviation объединяются

Новая компания Gama Aviation Plc с капитализацией почти в \$ 200 млн войдет в пятерку крупнейших операторов бизнес-авиации в мире

стр. 21



## Временный ввоз разъяснили

Европейская Комиссия выпустила рабочий документ, уточняющий условия, связанные с временным ввозом самолетов в Европейский Союз

стр. 22



## Год успешной работы

«Базэл Аэро» сообщает об итогах первого года работы нового VIP-терминала Международного аэропорта Сочи. За это время его услугами воспользовались более 30 000 человек, терминал обслужил 4550 рейсов деловой авиации

стр. 23

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ

# G500 и G600



Gulfstream

## «Былина» ушла в историю

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) аннулировало сертификаты эксплуатантов ОАО «Авиакомпания Московия» и ЗАО Авиакомпания «Былина», сообщается на официальном сайте ведомства.

«В соответствии с подпунктом 5.4.12 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. 396, и пунктом 107 Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 04 февраля 2003 г. № 11, в связи с истечением трех месяцев приостановления действия сертификата эксплуатанта, приказываю аннулировать действие сертификата эксплуатанта № 129 закрытого акционерного обще-



ства Авиакомпания «Былина», - сообщается в приказе Росавиации №781 от 2 декабря 2014 года.

Аннулирование сертификата произошло по причине истечения трех месяцев со дня приостановления их действия, как этого требуют Федеральные авиационные правила. «Былина» отменила все свои рейсы 26 августа «из-за ухудшения финансового положения авиакомпании и невозможности выполнять дальнейшую перевозку своих пассажиров».

ЗАО «Авиакомпания «Былина» - один из первопроходцев на отечественном рынке бизнес-перевозок, начавший свою работу в 1992 году. Основным бизнесом компании были чартерные полеты на самолетах Як-40 в VIP-конфигурации.

Как рассказал BizavNews источник, близкий к теме, основной расцвет компании пришелся на начало нулевых годов, когда компания «продуктивно» работала с ООО «НПО Космос» (головной подрядчик по строительству автомобильных дорог в столице при «правлении» московского экс-мэра Лужкова). Именно топ-менеджеры ООО «НПО Космос» активно пользовались услугами перевозчика, а компания выигрывала тендеры на полеты, в интересах ООО «НПО Космос».

Однако к концу 2007 года «дорожные строители» приобрели собственный самолет и поменяли оператора. Далее компания попробовала себя в качестве брокера на рынке бизнес-авиации (на сайте компании до последнего момента можно было увидеть предложения об аренде самолетов различных типов, включая ультрадальние). А после закрытия аэропорта Быково, где базировались самолеты перевозчика, начался закат «Былины».



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

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

## Проверено Швейцарией

Как стало известно BizavNews, в ноябре 2014 года ЗАО «Авиакомпания «Меридиан» успешно прошла внешнюю инспекционную проверку со стороны уполномоченного органа в области гражданской авиации Швейцарии (FOCA) – страны регистрации воздушного судна, эксплуатируемого авиаперевозчиком.

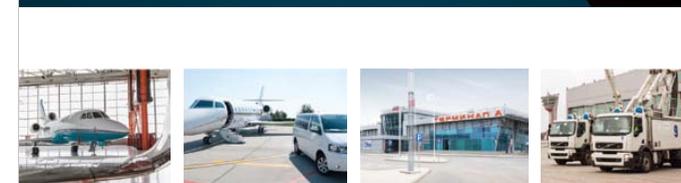
«В ходе проведения мероприятий, швейцарскими авиационными властями проверялось соблюдение авиакомпанией требований Межправительственного соглашения, заключенного между Российской Федерацией и Швейцарией в соответствии с требованиями приложения к статье 83bis Чикагской конвенции о международной гражданской авиации. В область распространения проверки вошли вопросы поддержания летной годности эксплуатируемого авиакомпанией ВС, деятельности САМО (Continuing Airworthiness management organization), одобренной в соответствии Part M subpart G, а также связанные с этим аспекты

функционирования систем управления безопасностью полетов и менеджмента качества эксплуатанта», - прокомментировали в компании. Проведенная проверка подтвердила полное соответствие текущей деятельности авиаперевозчика требованиям European Aviation Safety Agency (EASA).

Как ранее писал BizavNews, также в ноябре 2014 года, впервые с момента сертификации по Part M, авиакомпания «Меридиан» успешно провела процедуру продления Сертификата летной годности ВС европейской регистрации силами собственной САМО. Благодаря ранее проделанной работе сейчас «Меридиан» является единственным авиаперевозчиком в российском сегменте деловой авиации, предлагающим услуги по поддержанию летной годности как самолетов европейской регистрации, так и зарегистрированных в реестрах Каймановых островов, острова Мэн, Мальты, Арубы и др.



Фото: Дмитрий Петроченко



- 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:  
УЛАНУДЪ

**АВИА ГРУПП**  
ГРУППА КОМПАНИЙ

АФТН  
УУЕЕАХНЬ

8 800 234 10 01

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

## MNG Jet получает новый Challenger 605

Крупнейший турецкий оператор MNG Jet получил очередной самолет производства Bombardier – Challenger 605, увеличив свой парк до десяти машин. Самолет будет базироваться в стамбульском аэропорту Ататюрк и выполнять рейсы как в интересах владельца самолета, так и на чартерных направлениях.

Как отмечают в Bombardier, семейство Challenger очень популярно на Ближнем Востоке, и более 60% всех продаж приходится на модели 605 и 300. Согласно прогнозу производителя, в течение ближайших 20 лет в регион будет поставлено 1095 новых бизнес-джетов. Bombardier планирует занять нишу в 25%. Сегодня на Ближнем Востоке базируются более 100

бизнес-джетов канадского производителя, четверть из них – в Турции.

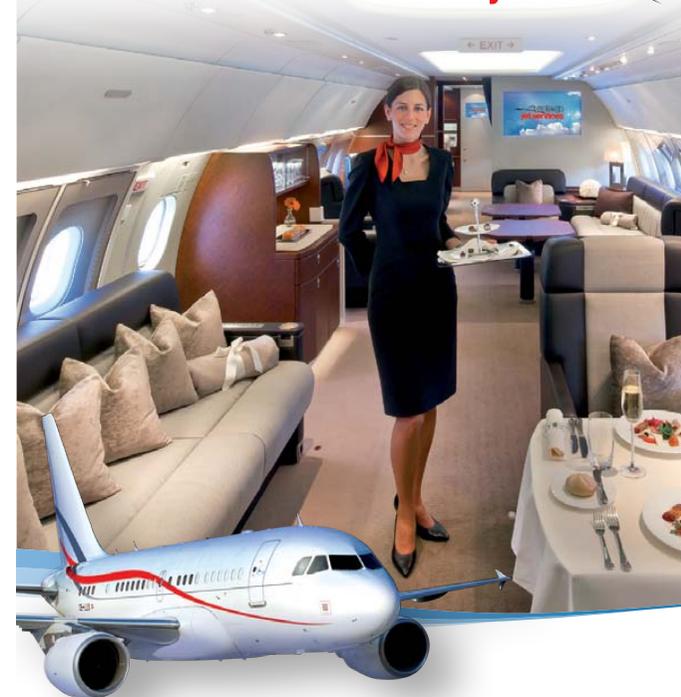
По мнению главы MNG Jet Угура Калкана, Challenger 605 оптимальный бизнес-джет для компании, особенно учитывая расположение Стамбула. «Самолет позволяет выполнять беспосадочные перелеты по всему региону и Европе, включая Стамбул – Лондон, Стамбул – Санкт-Петербург. Загляните в салон нового Challenger 605, и вы без труда поймете, почему он вот уже 10 лет самая продаваемая модель в классе бизнес-джетов с большой дальностью. Пассажир в полете может не только отдыхать в комфортных условиях, но и продуктивно работать», - комментирует г-н Калкан.



Фото: Дмитрий Петроченко

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

## Мальта делает бизнес Elit'Avia

Словенский бизнес-оператор Elit'Avia в рамках выставки MEBA 2014 заявил о существенном увеличении парка воздушных судов. Это стало возможно благодаря работе с клиентами в сегменте управления воздушными судами. За последний месяц Elit'Avia приступила к эксплуатации сразу семи воздушных судов – Bombardier Challenger 300 и Challenger 604, Gulfstream G450, G550 и двух G650, а также Hawker 800XP, который базируется в Гане. Большинство самолетов доступны для чартеров.

Такое резкое увеличение парка в компании связывают с недавним получением мальтийского сертификата типа (сентябрь 2014 года) и внесение в новый АОС сразу трех самолетов – Bombardier Global XRS, Dassault Falcon 7X и Bombardier Challenger 605.

Сейчас парк Elit'Avia состоит из 22-х самолетов и обслуживает клиентов во всем мире, но особое внимание в компании уделяют Европе, России, Африке и Северной Америке. По словам исполнительного директора Elit'Avia Мишеля Куломба, в 2013 году оператор смог увеличить трафик на 20% благодаря усилению позиций в Африке. В сентябре прошлого года Elit'Avia открыла новый офис в столице Ганы Аккре. При этом Elit'Avia базируется в регионе на постоянной основе четыре воздушных судна: два Bombardier Global 6000, один Global XRS (в Нигерии) и Falcon 2000 (в Гане), что делает компанию одним из самых «серьезных» иностранных бизнес-операторов в этих странах. Часть самолетов доступны для чартеров, другие – эксплуатируются на условиях долгосрочной аренды.



Фото: Дмитрий Петроченко



### УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН  
ОБЪЕДИНЕННОЙ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ  
АССОЦИАЦИИ  
ДЕЛОВОЙ  
АВИАЦИИ



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

## Wallan Aviation покупает Falcon 5X

Французский авиапроизводитель Dassault Falcon сообщает о подписании контракта с ближневосточным оператором на поставку нового бизнес-джета Falcon 5X. В рамках МЕВА 2014 соответствующее соглашение было подписано с саудовской компанией Wallan Aviation. Ожидается, что новый самолет будет передан заказчику в 2018 году.

Однако, скорее всего, это не первый контракт с компаниями региона. Ранее сообщалось, что первое воздушное судно будет передано частному лицу уже во второй половине 2018 года. Страна и имя покупателя не разглашаются.

Wallan Aviation работает на рынке более 30 лет. Компания является эксклюзивным дилером Cessna Aircraft на Ближнем Востоке и Bell Helicopter в Саудовской Аравии. Парк компании состоит преимущественно из самолетов Cessna Citation. В 2012 году оператор одним из первых в регионе стал эксплуатировать самолеты Falcon 900EX Easy II и Falcon 900LX.

Сейчас доля поставок Dassault Falcon в регион составляет около 20% от мировых продаж. Самым популярным джетом по-прежнему является Falcon 7X. Четверть всех поставок приходится на семейство 2000, включая версию Falcon 2000S.

На стартовавшей 8 декабря в дубайском аэропорту Dubai World Central выставке МЕВА, французы демонстрируют на статической экспозиции два наиболее популярных в регионе бизнес-джета, Falcon 7X и 900LX, а также привезли в Дубай полномасштабный макет новейшего Falcon 5X.

## Новый джет – взыскательным покупателям

Бразильский авиапроизводитель Embraer планирует уже в декабре текущего года поставить первый Legacy 500 ближневосточному заказчику (первый серийный самолет был поставлен в середине октября).

Об этом в рамках выставки МЕВА 2014 заявил глава Embraer Executive Jets Марко Тулио Пеллегрини. На статической экспозиции компания продемонстрирует клиентам сразу три машины: Phenom 300, Legacy 650 и Lineage 1000E.

«Свой первый самолет (Legacy 600) на Ближний Восток мы поставили в 2002 году. В настоящее время флот в регионе насчитывает 333 самолета, включая 20 Legacy 600/650, десять Lineage 1000/ EJet shuttles и три Phenom 300. При этом на долю Lineage 1000 приходится 40% всех наших мировых продаж. Согласно

нашему прогнозу, в период между 2015 и 2024 годами будет поставлено порядка 9250 бизнес-джетов на \$ 265 млрд., а на долю региона придется более 230 поставок», - комментирует Пеллегрини.

В прошлом году на долю Embraer пришлось около 17% всех новых бизнес-джетов, и эта цифра будет расти в связи с выходом на рынок двух новых моделей – Legacy 450 и Legacy 500. «Сейчас в мире эксплуатируются более 800 бизнес-джетов Embraer. Согласитесь, неплохо для компании, о бизнес-джетах которой не знали еще 12 лет назад», - резюмирует Пеллегрини.

Напомним, что за девять месяцев 2014 года Embraer поставил 64 деловых самолета: 54 Phenom и 10 больших бизнес-джетов. Embraer прогнозирует поставку в 2014 году от 105 до 120 самолетов бизнес-класса.



## Bombardier и Arabasco – партнеры

В рамках выставки MEBA 2014 канадский авиапроизводитель Bombardier подписал соглашение с саудовским провайдером услуг деловой авиации Arabasco о назначении последнего авторизованным сервисным центром по техническому обслуживанию самолетов Challenger 605 в Королевстве. В соответствии с соглашением, Arabasco будет предлагать клиентам полный спектр услуг по техническому обслуживанию в собственном центре ТОиР, расположенном в международном аэропорту имени короля Абдель Азиза в Джидде.

Услугами центра могут пользоваться не только клиенты, зарегистрировавшие свои самолеты в Саудовской Аравии. Благодаря наличию у Arabasco сертификата Part 145 авиационных властей Бермудских и Каймановых островов, а также FAA, количество клиентов компании может быть существенно увеличено.

«Новое соглашение предоставит в Саудовской Аравии и соседних странах владельцам Challenger 605 дополнительные возможности по оперативному техническому обслуживанию у одного из самых авторитетных провайдеров в регионе, имеющего 30-летнюю историю работы на рынке», - комментирует Эрик Мартель, президент Bombardier Business Aircraft.

Сейчас в регионе эксплуатируются более 100 бизнес-джетов канадского производителя. Arabasco присоединится к сети из более пятидесяти сервисных центров Bombardier по всему миру.

Arabasco – ведущий саудовский провайдер услуг деловой авиации. Компания имеет собственные FBO в Джидде, Эр-Рияде, Медине, Янбу и Даммаме. Сейчас у Arabasco действующие сертификаты Part 125 и Part 135. Собственный парк компании составляют самолеты ACJ319, Falcon 900V, Hawker 900XP и BBJ1.

## Европы, США и Китая уже не хватает

Долевой оператор NetJets вновь обращает свое внимание на принципиально новые для своей бизнес-стратегии регионы. В рамках стартовавшей 8 декабря в Дубай выставки MEBA 2014, представители Executive Jet Management Europe (входит в группу NetJets) рассказали журналистам о своем желании выйти на рынок управления воздушных судов Ближнего Востока. Осторожные в комментариях, топ-менеджеры компании все же немного проговорились и высказали мнение, что самостоятельно развивать этот проект будет весьма проблематично в силу сильной конкуренции.

Ранее материнская NetJets уже попыталась выйти на саудовский рынок с классической программой долевого владения. Ее партнером тогда была National Air Services, однако уже в 2011 году (спустя полтора года) проект пришлось закрыть в силу нерентабельности. Как известно, ближневосточные операторы весьма ревностно относятся к приходу на рынок новых игроков, особенно зарубежных. Прекрасно понимая, что сильный бренд американского оператора сможет существенно скорректировать пул клиентов, и не в их сторону, «местные» компании объявили настоящую демпинговую войну, которая похоронила планы NetJets. Сейчас американцы имеют лишь несколько долевого контрактов, и возродить этот бизнес нет в планах NetJets. Об этом было сказано и в этот раз.

Другое дело – рынок управления частным воздушным парком, который на Ближнем Востоке растет весьма быстро. Классическая ближневосточная управляющая компания, за некоторым исключением, в среднем управляет тремя-пятью воздушными судами, преимущественно местных владельцев, тогда как Executive Jet Management имеет богатый опыт работы по всему миру, при этом умеет качественно управлять воздушным парком в проблемных, с точки

зрения юрисдикции, реестрах. К тому же, на Ближний Восток рвется европейская «дочка» - Executive Jet Management (Europe), которая имеет собственное свидетельство эксплуатанта. Кстати, в последние месяцы компания при поддержке NetJets Europe работала над получением дополнительного сертификата АОС специально для управленческого бизнеса.

«Executive Jet Management (Europe) предлагает владельцам бизнес-джетов различные решения по управлению воздушными судами, открывая им доступ к персоналу, материальной базе и услугам управления NetJets Europe. Владельцы бизнес-джетов могут либо пользоваться услугами управления для своих воздушных судов, либо, в дополнение к этому, предоставлять свои самолеты NetJets Europe для использования на долевой основе, что обеспечивает клиентам регулярный дополнительный доход», - комментируют в компании.

На MEBA Executive Jet Management (Europe) уже провела ряд переговоров с местными компаниями, с итогами которых обещала поделиться в начале 2015 года.



Фото: Дмитрий Петроченко

## SaxonAir начал эксплуатацию Nextant 400XTi

Британский бизнес-оператор SaxonAir, ранее назначенный эксклюзивным торговым представителем Nextant Aerospace в Великобритании, Нормандских островах, на острове Мэн и в Ирландии, приступил к коммерческой эксплуатации первого самолета Nextant 400XTi (G-SKBD) из своего базового аэропорта в Норвиче.

Новый борт стал первым в Великобритании и седьмым в Европе. Как сообщает производитель, средний ежемесячный налет на одно воздушное судно составляет около 90 часов. До конца года производитель планирует поставить 50-й юбилейный самолет и преодолеть планку суммарного налета в 50 тысяч часов.

По словам коммерческого директора SaxonAir Кристофера Мэйка, выбор в пользу Nextant 400XTi не случаен. «У рынка Великобритании – большой потенциал, и SaxonAir обладает знаниями, опытом и связями, чтобы удовлетворить этот спрос. Это действительно растущий авиационный рынок, на котором понима-

ют удобства частной авиации. Из-за ограниченной дальности полетов легкие самолеты здесь пользовались все-таки небольшой популярностью. Nextant 400XTi лишен этого недостатка. Дальность этого самолета – 3710 км (2003 морских мили), благодаря чему на нем свободно можно совершать перелеты из Лондона, Дублина на юг Европы без дозаправки. А в своем классе кабина этого самолета – самая тихая и комфортная», - отметил Мэйк.

В Норвиче оператор владеет собственным выставочным залом (Business Aviation Centre), где и будут представлены самолеты Nextant. Для SaxonAir продажа воздушных судов – новый сегмент бизнеса, с которым компания связывает определенные планы.

Сейчас парк оператора состоит из самолетов Citation Mustang, Hawker 400XP, Nextant 400XTi, King Air 350 и двух Hawker 900XP. Компания также управляет вертолетами производства Airbus Helicopters (EC120 и EC155).



**FORTAERO**  
Baltic Business / Universe in motion  
Aviation Alliance /

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX  
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ  
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XTi // \$5.5M

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

nextant aerospace

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



## Первый EC130 T2 в Сибири

Как стало известно BizavNews, компания Airbus Helicopters Vostok осуществила поставку очередного вертолета EC130 T2 российскому клиенту. Вертолет будет эксплуатироваться в Новосибирске для корпоративных перевозок в вертолетном клубе «РосИнстаЛавиа». Это первый вертолет EC130 T2 в Сибирском федеральном округе.

Новая модель EC130 T2 предназначена для эксплуатации в любых климатических и погодных условиях, а благодаря целому комплексу изменений в конструкции, летно-технических и эксплуатационных характеристиках, а также повышенному комфорту, она стала естественным выбором в своем классе для выполнения любых задач. Ее уникальные достоинства – экономичность, надежность, великолепный обзор и просторный салон (кабина рассчитана на размещение 1 пилота и 6 пассажиров) - в первую очередь оценят частные владельцы и коммерческие операторы.

EC130 T2 – представитель популярной линейки легких вертолетов семейства Ecureuil. Внешность EC130 осталась неизменной, но внутри вертолет преобразился почти полностью: модернизации подверглось 70% конструкции. Среди ключевых изменений в первую очередь стоит отметить использование более мощного турбовального двигателя Arriel 2D и модифицированного главного редуктора. Помимо этого, установлена активная антивибрационная система, усовершенствована система вентиляции, распределения воздуха и защиты от запотевания. Внутренняя компоновка кабины перепроектирована, пол стал совершенно плоским (ранее под задними креслами было возвышение). Пилотам предоставлен новый комплекс бортового радиоэлектронного оборудования, улучшена эргономика приборной панели. Стало проще проводить плановое техобслуживание, в то время как его интервалы заметно увеличились.



**THINK BUSINESS\***

Имел лучше, вы опережаете конкурентов.  
Насладитесь комфортом, скоростью, безопасностью и надежностью вертолетов Airbus Helicopters.  
Инвестируйте в EC130

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

\*думайте о бизнесе

## Lyon Bron Airport стремится заманить ближневосточных клиентов

Второй по величине аэропорт Лиона – Lyon Bron Airport – дебютирует в этом году на выставке MEBA 2014, которая начала работу 8 декабря в дубайском Dubai World Central. Основная задача, стоящая перед менеджментом, – увеличение трафика из ближневосточного региона. Сейчас он микроскопический – 10-15 рейсов в год, при том, что наземная инфраструктура аэропорта постоянно развивается.

Одним из главных пунктов в плане стратегического развития аэропорта в настоящее время является развитие аэропортовой инфраструктуры. Первым шагом для модернизации наземной инфраструктуры стало строительство двух новых ангаров (на 4-6 самолетов типа BBJ) и ввод их в эксплуатацию в 2015 году. Один ангар будет построен для хранения бизнес-джетов, а другой для технического обслуживания. А в четвертом квартале 2015 года будет построен дополнительный ангар для всесезонного хранения четырех ACJ/BBJ. Таким образом, освободятся ныне эксплуатирующиеся ангары для более меньших по размеру бизнес-джетов общей площадью в 9700 кв.м., и будет построен дополнительный перрон на четыре самолета ACJ/BBJ.

Также администрация аэропорта завершила работы по удлинению до 6000 футов взлетно-посадочной полосы, а специальные дренажные системы, которые были установлены, позволяют увеличить до 15% количество взлетов и посадок на влажную ВПП.

По мнению генерального менеджера компании Дидье Пианелли, Lyon Bron не так известен, как другие аэропорты, «близкие к Альпам», например, Шампери или Женева, но имеет ряд преимуществ – отсутствие слотов, прекрасное FBO, низкая стоимость хендлинга и наличие достаточного места для паркинга воздушных судов любого класса. «На MEBA мы подробно расскажем нашим клиентам о модернизации нашего аэропорта и предложим добираться до популярных курортов на вертолетах, к тому же ряд договоров с операторами мы уже имеем, при этом на выбор заказчика предлагаются машины любых классов и комплектаций. К тому же администрация города прилагает все усилия для того, чтобы Лион, с его изысканной культурой, памятниками и, конечно же, модной ночной жизнью, стал конечной точкой для наших новых клиентов», – комментирует Пианелли.



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

## Jet Aviation готовится к C-check Falcon 7X

Jet Aviation Basel был выбран компанией Dassault Falcon для выполнения C-check на Dassault Falcon 7X – первой тяжелой формы в истории этого бизнес-джета.

Центр технического обслуживания Jet Aviation Basel уже запланировал на данную работу 8500 человеко-часов, и в результате клиент должен получить свой самолет в середине февраля 2015 г. C-check на Falcon 7X выполняется каждые восемь лет или через 4000 циклов. В октябре производитель самостоятельно провел пробную тяжелую форму на своем корпоративном самолете. На тот момент бизнес-джет имел налет в 3 тыс. ч и совершил 1340 циклов. Это позволило заранее оптимизировать работы и сократить число операций.

«Капитальный ремонт этого типа требует проверки всех систем и структур самолета, в том числе шасси и крыла», - говорит Фабьен Фустер, директор под-

разделения Dassault Falcon Maintenance в Jet Aviation Basel. «Чтобы минимизировать время простоя, мы выделили более 40 квалифицированных специалистов, которые обеспечат самые высокие стандарты безопасности и качества».

Вместе со стандартным C-check Jet Aviation Basel делает дополнительные работы – обновление окраски, модернизацию авионики и переоборудование салона.

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.



## 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.



## 407-й получил больше мощности

Канадская компания Eagle Copters Ltd сообщает о получении сертификата Министерства транспорта Канады на свою модификацию известного вертолета, названную Eagle 407HP.



После продолжительного процесса сертификации компания получила дополнительный сертификат типа (STC), который одобряет замену на вертолете Bell 407 оригинального газотурбинного двигателя Rolls Royce C47 на силовую установку следующего поколения Honeywell HTS900. Такая замена значительно улучшает высотные и «горячие» характеристики Bell 407.

Среди преимуществ вертолета Eagle 407HP компания считает увеличенную мощность, что повышает грузоподъемность (особенно на больших высотах) и расширяет эксплуатационные возможности. Дополнительные ключевые преимущества, предоставляемые модификацией Eagle, включают в себя увеличение скорости, уменьшение потребления топлива и получение настоящей двухканальной системы управления двигателем FADEC.

Процесс сертификации в Федеральном управлении гражданской авиации США (FAA) идет полным ходом. С настоящего момента компания начала принимать твердые заказы на переоборудование и надеется, что сертификация FAA и одобрение других юрисдикций не за горами.

## EVO сертифицирован EASA

Европейское агентство авиационной безопасности EASA выдало сертификат типа двухмоторному турбовинтовому Piaggio Avanti EVO. Одобрение получено после обширной программы разработки и тестирования, осуществленной под наблюдением Управления гражданской авиации Италии и французского университета гражданской авиации ENAC. Как сообщается, сертификация самолета FAA и индийскими авиационными властями намечена на ближайшие недели, поскольку уже до конца года первые машины будут переданы клиентам из Индии и США.

EVO получил ряд существенных изменений по сравнению с предшественником Avanti II, которые направлены на повышение эффективности, снижение эксплуатационных расходов, обеспечение более высокого уровня комфорта для пассажиров. В число нововведе-

ний входят законцовки крыльев, мотогондолы нового дизайна и передние крылья другой формы, которые увеличивают скороподъемность на 10% и крейсерскую дальность полета на 3% (до 1770 морских миль).

Аэродинамические улучшения привели к росту потолка до 410 эшелона, уменьшению посадочной дистанции на 5% и взлетной дистанции на 2%. Машина получила пятилопастные саблевидные винты Hartzell, снижающие уровень внешних шумов на 68% - 5 dB(A), а внутренних – на 20% - 1 dB(A). EVO оснащается новым интерьером, созданным итальянскими дизайнерами и включающим двухзонный климат-контроль с большим количеством регулировок. В ближайшее время модель получит малообслуживаемые шасси, антиюзную автоматику тормозов и новую цифровую систему управления.



## Comlux сделал ставку на BBJ

Компания Boeing Business Jets объявила о подписании контракта со швейцарской Comlux на поставку двух бизнес-джетов нового семейства BBJ MAX-8. Эти самолеты станут первыми машинами американского производителя у оператора, который ранее отдавал предпочтение бизнес-лайнерам Airbus. Два BBJ должны быть поставлены в 2019 году, а кастомизация пройдет на заводе Comlux America в Индианаполисе. Оба лайнера будут зарегистрированы в мальтийском подразделении Comlux. Вероятно, один будет базироваться на Ближнем Востоке, а второй – в Европе.

Президент и генеральный директор Comlux Ричард Гаона сказал изданию AIN, что после пятилетних переговоров с Boeing его команда решила перейти на BBJ MAX, потому что Airbus до сих пор не решил, будет ли предлагать ремоторизованную версию своего ACJ на основе A320 Neo. «Я уверен, что Airbus отреагирует на «угрозу», исходящую от BBJ Max, и, безусловно, выйдет на бизнес-рынок с Neo», – говорит Гаона. «Я не могу понять, почему сейчас Airbus не запускает ACJ Neo, но я очень доволен своим нынешним бизнес-решением».



В ноябре 2012 года в рамках ежегодной выставки NBAA 2012 Boeing Business Jets представил широкой публике самолет BBJ MAX-8. Этот самолет создан на основе новейшего 737 MAX. Новый лайнер станет первым самолетом семейства BBJ MAX, который получит все преимущества новых, более эффективных двигателей LEAP-1B производства CFM International и законцовок «двойное перо», разработанных компанией Boeing. Новые двигатели и законцовки помогут сократить расход топлива на 13 и 1,5 процента соответственно. На практике такие характеристики позволят достичь дальности полета в 6325 морских миль (11713 км), что более чем на 14

процентов превышает показатели самых передовых современных моделей BBJ2.

Размер пассажирского салона BBJ MAX-8 будет соответствовать размеру салона современного BBJ2, который превосходит BBJ по длине на 19 футов и в три раза по вместимости грузового отсека. Также были улучшены показатели дальности полета, и сохраняются такие преимущества BBJ, как поддержание давления в салоне «на более низкой высоте», непревзойденная надежность и исключительные возможности технической поддержки, предоставляемой по всему миру.

## Запуск программы ACJ320neo возможен уже в 2015 году

В рамках пресс-конференции, которая состоялась 7 декабря, представители Airbus рассказали журналистам об участии дочернего подразделения Airbus Corporate Jets в главном международном событии рынка деловой авиации Ближнего Востока – выставке MEBA 2014, которая начала свою работу 8 декабря в дубайском аэропорту Dubai World Central.

В ходе пресс-конференции производитель дал понять, что запуск программы ACJ320neo возможен уже в 2015 году и активные переговоры с клиентами уже начались. Airbus не исключает, что уже на женеvской выставке EBACE (май 2015 года) будет объявлено об официальном старте продаж. Boeing, соперник европейцев, уже объявил о первых контрактах на свой новый BBJ MAX, поставки которого планируются в 2018 году. Возможно, именно это побудило Airbus форсировать начало продаж.

Впрочем, для Airbus приоритетом в этом проекте по-прежнему остаются коммерческие авиакомпании, под которые планируется сертифицировать Neo уже в следующем году. По мнению директора по маркетингу Airbus Corporate Jets Дэвида Велупиллаи, главными конкурентными преимуществами самолета остаются очень экономичные двигатели CFM Leap-1A или Pratt & Whitney PW1100G, что достаточно важно для коммерческих авиалиний, нежели частных владельцев, для которых фактор экономичности вторичен. «Тем не менее, мы уже почти готовы удовлетворить растущий спрос и от этой категории клиентов, большинство из которых уже эксплуатируют линейку ACJ318/319/320/321. Среднее время ожидания «зеленого» лайнера в силу имеющихся заказов составит около года», – комментирует г-н Велупиллаи.

На MEBA производитель также запустил проект ACJ319 с увеличенной взлетной массой (77,3 тонны, выигрыш по дальности 650 км) и анонсировал новый концепт Summit interior для ACJ330, впервые представленный на выставке NBAA-2014. По мнению представителей компании, именно ближневосточный рынок станет главным для Summit interior. «Основными преимуществами нашего нового концепта является возможность конвертации находящихся в эксплуатации Airbus A330 и широкий выбор доступных вариантов. По ожиданиям производителя, он наилучшим образом подойдет как частным заказчикам, так и правительственным организациям.

На статической площадке выставки гостям представлен ACJ319 австрийской компании MJet. «В салоне нашего ACJ319 пассажиров ждет комфорт на высочайшем уровне, не идущем в сравнение с другими традиционными бизнес-джетами. Салон самолета вдвое длиннее и в три раза объемнее, чем в других джетах с увеличенной дальностью полета. Таким образом, пассажирам предоставляется большое пространство для комфортного отдыха, а также для свободного передвижения на борту. Большая, оборудованная по последнему слову техники, бортовая кухня и опытный персонал позволяют обеспечить пассажиров эксклюзивным питанием. Помимо увеличенной межконтинентальной дальности полета, отличных показателей укороченного взлета и посадки, ACJ319 отличают современные технические нововведения, такие как высокоэффективная электродистанционная система управления и карбоновые тормоза. Пассажирский салон оборудован 19 VIP-креслами. Все это делает его лучше, чем любой другой бизнес-джет, для передвижения высокопоставленных корпоративных и правительственных делегаций, а также больших семей», – комментируют в MJets.



## Украина и Эбола повлияли на рынок

Представители компании Jetex в рамках выставки МЕВА 2014 поделились с журналистами своими мыслями о текущей ситуации на глобальном рынке бизнес-авиации. Аналитики компании, которая является одним из ведущих провайдеров услуг по обеспечению рейсов деловой авиации, считают, что две причины существенно тормозят рост бизнес-перевозок, причем общий экономический фон является вторичным. По мнению генерального директора Jetex Flight Support Адель Мардини, именно кризис вокруг Украины и тревожные сообщения из Африки о распространении эпидемии вируса Эбола являются ключевыми сдерживающими факторами естественного увеличения бизнес-трафика.

«Дубай – как лакмусовая бумага. Являясь центром между Россией и странами региона, а также неким хабом между Африкой и Европой, крупнейший деловой центр недосчитывается своих клиентов, причем из месяца в месяц цифры становятся просто угрожающими. Российские владельцы самолетов и операторы стали выполнять существенно меньше рейсов, переключаясь на более доступные внутрироссийские направления, а также на страны Дальнего Востока. Объяснять причины нет необходимости – санкционное давление со стороны Запада заставляет российский бизнес оперативно переориентироваться в сторону Китая и других стран АТР. Африканский трафик и вовсе потерял 25%, и этот тренд будет только развиваться. Никакие сообщения о прорыве в поисках вакцины от этого заболевания не могут повлиять на решение лететь в Африку. Прежде всего, мы очень надеемся, что решение украинского кризиса скоро найдется и трафик вновь понемногу будет восстанавливаться», - считает Мардини.

Однако в целом ближневосточный рынок чувствует себя отнюдь не плохо. Хороший трафик зафикси-



Фото: Андрей Воронцов

рован в Северной Африке, особенно в Марокко и Турции, где наблюдаются двухзначные показатели роста в годовом исчислении. Но самой динамично развивающейся страной региона является Саудовская Аравия.

Jetex также отмечает рост в корпоративном секторе. Количество этих рейсов также имеет тенденцию увеличения с начала года. На Ближнем Востоке с начала года увеличивается количество самолетов класса Gulfstream G650, BBJ и ACJ. При этом все реже клиенты согласны на техническую остановку при полетах на Дальний Восток и в Европу. Наиболее активными аэропортами с начала года стали Дубай, Джидда и Доха.

При полетах внутри Залива самыми востребованны-

ми бизнес-джетами остаются Falcon 7X, Challenger 605 и Gulfstream G450, и все меньше клиентов предпочитают малый и средний классы самолетов.

В Дубае Jetex прогнозирует 20% рост своих операций или около 10000 рейсов, из которых около 4000 придется на Dubai World Central и около 6000 на Международный аэропорт Дубай (эта цифра могла быть и большей, но ремонт ВПП внес свои коррективы).

Компания Jetex Flight Support была создана в 2005 году в Дубае. В настоящее время компания работает в различных сегментах обеспечения услуг бизнес-авиации: наземное обслуживание, топливообеспечение, планирование рейсов, консалтинг и другие услуги. Офисы Jetex Flight Support расположены по всему миру - Дубай, Пекин, Париж, Шеннон и Киев.

## «Хелипорт Москва» отмечает год с момента открытия

Год назад открылся мультиформатный вертолетный комплекс «Хелипорт Москва», который за это время не только начал полноценную активную работу, но и стал серьезной, успешной и перспективной компанией, заняв лидирующие позиции в своей сфере. Всего за 365 дней профессиональной команде центра удалось полностью изменить представление о возможностях малой авиации и о том, насколько полезным и необходимым может быть вертолет в современной жизни.

«Хелипорт Москва» стал не только самым перспективным новым вертолетным комплексом, которому удалось создать абсолютно новые стандарты качества, сервиса и услуг, но и флагманским центром новой вертолетной сети «Хелипорты России», главный офис которой находится в Московской области.

«Сейчас «Хелипорт Москва» по-прежнему существует в «лайт-версии», но это гораздо больше, чем все ожидали», - комментирует владелец вертолетного комплекса Александр Хрусталеv. «Это полноценный рабочий центр с большим парком собственной техники, новейшими моделями самых популярных верто-

летов (20 воздушных бортов), ангарами для хранения, вертолетными площадками, современным учебным и сервисным центром, складом запчастей и магазином летной одежды и аксессуаров. За год «Хелипорт Москва» значительно расширил свой перечень услуг».

Комплекс создавался, прежде всего, для развития вертолетного сообщения между Москвой, Московской областью и регионами России, и эту задачу компания успешно выполняет. Всего за 2014 год с площадки «Хелипорт Москва» было зафиксировано более 5000 вылетов. Кроме того, команда пилотов хелипорта поставила для себя настоящий рекорд: 395 вылетов в месяц — именно столько было зафиксировано в июле 2014 года.

Большой процент составили экскурсионные полеты и деловые трансферы как до места работы, так и до загородных домов. Остается актуальным трансфер в аэропорт в час пик, куда порой бывает невозможно быстро добраться на автомобиле. Также большим спросом пользуются подарочные сертификаты на полет и обучение пилотированию, например «Мастер Курс» по управлению вертолетом. Самым востребованным вертолетом стал Robinson R44, на котором чаще всего совершались полеты на отдых, деловые встречи и трансферы.

«Хелипорт Москва» активно развивает направления авиатуризма, предлагая потрясающие красивые маршруты не только в городах ближнего Подмосковья и России, но и всей Европы. Совместно с клубом авиапутешественников «Хелипорт Истра» («Авиамаркет») пилоты и курсанты «Хелипорт Москва» побывали в самых отдаленных уголках земного шара. Недавно завершилась большая экспедиция «There and back again», где за 77 дней пилоты пролетели путь из Москвы до Новой Зеландии и вернулись обратно, проле-

тев над 20 странами и преодолев более 60 тыс. километров. Помимо Новой Зеландии были организованы интересные туры по Шотландии, Норвегии, Турции, Греции и в другие страны.

Совершать все эти вылеты невозможно без подходящей современной техники и профессиональных пилотов. «Хелипорт Москва» имеет в своем распоряжении новейшие модели вертолетов ведущих мировых производителей: Robinson, Bell, Eurocopter и Agusta. Компания «Хелипорт Москва» является первым и единственным в России эксплуатантом вертолета фирмы Eurocopter EC130 T2. Сегодня на базе комплекса есть две модели Eurocopter: AS350 B3 и EC130 T2.

«Хелипорт Москва» входит в сеть «Хелипорты России». В этом году, в рамках развития сети, произошла полная реорганизация вертолетного комплекса «Авиамаркет» («Хелипорт Истра»), торжественное открытие которого состоится 13 декабря. На территории центра появились новые ангара для хранения вертолетов, площадки, оборудованный сервисный центр и большой ресторан-клуб для путешественников.

Вертолетный комплекс «Хелипорт Москва» стал настоящим лидером в сфере малой авиации. Сейчас продолжаются активные переговоры с представителями различных регионов России о строительстве новых качественных вертолетных площадок. Уже идет работа по проектированию «Хелипорт Ульяновск», планируется открытие центра в Калужской области и в Северо-Западном регионе.

В следующем году руководство центра ставит новые амбициозные задачи по расширению сферы деятельности и открытию новых центров в сети. Планируется, что проект будет представлен на крупнейших международных выставках в Европе и США.



Фото: Дмитрий Петроченко

## R66 получил поплавки

FAA выдала сертификат типа на популярный вертолет Robinson R66, оборудованный поплавками. Получив одобрение, производитель начал продажи этой модификации на американском рынке. Оборудование вертолета поплавками – дополнительная опция, доступная как владельцам уже эксплуатирующихся вертолетов, так и новых.

Модель вертолета R66 Turbine Marine может быть заказана в одном из следующих вариантов: с фиксированным поплавковым шасси или с аварийным поплавковым шасси. Вес пустого Turbine Marine с фиксированным поплавковым шасси увеличивается приблизительно на 23 кг, а крейсерская скорость снижается лишь на 10 узлов (18,5 км/ч). В варианте

вертолета с аварийным поплавковым шасси его вес увеличивается на 27 кг практически без снижения крейсерской скорости. Низкий центр тяжести Turbine Marine способствует улучшению устойчивости при сильных волнениях воды, а современный дизайн поплавков обеспечивает безопасность при взлете с поверхности воды. Стандартное оборудование включает съемные колеса для перемещения по земле и манометр для проверки давления в поплавках.

Как отмечает производитель, поплавки в основном используются в чрезвычайных ситуациях, и на Turbine Marine предусмотрен специальный рычаг, позволяющий активировать систему в течении двух-трех секунд, благодаря наличию под правым задним

сиденьем резервуара с гелием, который подается под большим давлением. Когда поплавки не используются, для них предусмотрены специальные низкопрофильные защитные чехлы вдоль полозьев, что минимизирует сопротивление при полете и не мешает при входе и выходе пилота и пассажиров. Базовая цена R66 Turbine Marine составляет \$ 875000.

По мнению Михаила Юшкова, генерального директора компании «Авиамаркет» («Хелипорт Истра»), поплавковая опция среди российских заказчиков почти не востребована. «Те вертолеты, которые мы привозили для наших клиентов с дополнительным оборудованием, а именно – с «поплавковым комплектом», практически не использовались по прямому назначению. Да и те владельцы, которые покупали поплавковый R44 Clipper, в конце концов докупали колесное шасси, так как эксплуатация этой версии сопряжена с множественными неудобствами. Согласитесь, Россия не островное государство, и всегда можно найти пяточок земли для посадки», – прокомментировал BizavNews г-н Юшков.

Именно по этой причине сертификация Turbine Marine в России не является первоочередной задачей. «Для нас в настоящее время существует ряд иных приоритетов по сертификации дополнительного оборудования, более актуального для отечественных заказчиков. Это, прежде всего, дополнительные топливные баки и cargo hook, возможно в будущем мы вместе с этим оборудованием сертифицируем и поплавки, как говорится – чтобы было», – резюмирует г-н Юшков.

В настоящее время Robinson Helicopter Company поставил более 500 машин R66. Юбилейный вертолет получил российский клиент (через российскую компанию «Авиамаркет») в мае 2014 года.



## Airbus Helicopters поставил первые EC175

Европейский вертолетостроитель Airbus Helicopters начал поставки своего нового среднего вертолета EC175. Первые два экземпляра на торжественной церемонии 11 декабря получил бельгийский оператор Noordzee Helicopters Vlaanderen. Поставки начались на два года позже запланированного срока.

Переданные в штаб-квартире производителя в Мариньяне, Франция, две машины (MSN2 и MSN4) будут использоваться в офшорных операциях. Всего компания заказала 16 вертолетов этого типа.

«Сегодня особенный день для нас всех», - сказал генеральный директор Airbus Helicopters Гийом Фори. «Поставка этих первых EC175 действительно важная веха для NHV, для наших клиентов и для нашей компании».

По стандартам серийного производства пока построено четыре вертолета – три клиентских машины



и один опытный образец. Но в настоящий момент в производстве находится 18 вертолетов. Большинство из них производятся в офшорной конфигурации, однако один будет использоваться для VIP перевозок.

Следующим клиентом, который получит EC175, станет ЮТэйр. Для российской компании готовится вертолет с номером MSN3. Последний из трех стартовых клиентов – французская компания Heli-Union – примет первую поставку несколько позже. Ее первый

вертолет с номером MSN5 пока не сошел с конвейера. В настоящее время строительство каждого вертолета занимает около 12 месяцев, но в будущем компания планирует сократить этот срок до пяти месяцев. В итоге Airbus Helicopters станет производить до 30 машин в год. Это будет достигнуто за счет перехода от статичной сборки к более быстрой поточной линии.

Портфель заказов на EC175 составляет 64 вертолета.



## Airbus продал первый ACJ350

Компания Airbus официально подтвердила факт покупки первого ACJ350, уточнив при этом, что заказчик сможет получить самолет лишь после 2020 года. Как сообщает Gulf News, такие сроки определены из-за того, что производитель в настоящее время сфокусирован лишь на поставках A350 для коммерческих авиалиний.

Имя заказчика не известно, по данным BizavNews речь может идти о саудовском холдинге Saudi Aramco. Неизвестной остается и модификация самолета. Возможно, речь идет о «девятисотой» модели (Airbus A350-900), которая стала первой машиной нового семейства дальнемагистральных самолетов Airbus A350XWB.

Стоимость нового самолета также является загадкой. Воздушное судно будет поставлено клиенту скорее всего в «зеленом» варианте. Цена базовой модели колеблется от \$ 260 до \$ 340 млн. в зависимости от модификации. После того, как заказчик определится с провайдером по кастомизации, «ценник» нового лайнера может «потяжелеть» еще на \$ 50-70 млн. О деталях интерьера можно только догадываться.

По данным производителя, на октябрь было получено 750 заказов на самолет этой модели от 39 клиентов, 549 из них — на A350-900 (первый самолет для Qatar Airways будет поставлен авиакомпания катарские авиалинии Qatar Airways в субботу 13 декабря 2014 г., *прим. BizavNews*).

Сейчас Airbus Corporate Jets (дочернее подразделение по производству деловых самолетов европейского авиапроизводителя Airbus) активно работает на рынке по продвижению других широкофюзеляжных моделей-ACJ330/340. В компании считают, что с точки зрения покупательских привычек миллиардеры

во всем мире «смотрят» все более пристально именно на VVIP-джеты. И это не только яркая демонстрация финансового благополучия, но и в чем-то образ жизни, ведь все чаще эта категория клиентов проводит свое время в воздухе, совмещая бизнес и отдых. «Размер имеет значение именно для этой категории клиентов, тогда как скорость, экономия и другие факторы для них второстепенны. Самолеты семейства ACJ прекрасно подходят для воплощения любых замыслов клиентов, делая время в полете наиболее комфортным, а возможности по «благоустройству» пассажирского салона максимально приближают владельца к условиям их повседневного образа жизни», - считают эксперты агентства Ledbury Research.

Так, в частности, Airbus Corporate Jets весьма оптимистично оценивает маркетинговые шансы A340

в VIP-версии даже после окончания производства. Компания даже разработала для A340 новый пассажирский салон Gala. В этой разработке компания планирует устанавливать спальню, рабочую зону и конференц-зал на основе готовых блоков. Это позволяет сократить как расходы по переоборудованию самолета, так и сроки работ. Время всех работ по установке интерьера Gala будет составлять 18 месяцев, из которых 6 месяцев уйдет на проектирование и 12 месяцев на монтаж оборудования. Кроме придворного центра комплектации, в настоящее время переоборудованием лайнеров A340 занимаются несколько компаний – Gore Design Completions, AMAC Aerospace, Jet Aviation Basel и ряд других, что говорит о высокой популярности этого самолета среди клиентов. В настоящее время в мире эксплуатируется порядка 40 ACJ340.



Фото: Дмитрий Петроченко

## Сертифицирована VIP-конфигурация SSJ 100

В конце ноября 2014 года Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета подтвердил возможность установки на самолет Sukhoi Superjet 100 интерьера пассажирской кабины повышенной комфортности.

Одобрение главного изменения типовой конструкции самолета Sukhoi Superjet 100, выданное АР МАК, подтвердило возможность безопасного выполнения полетов на данном типе воздушного судна в предьявленной на сертификацию VIP-компоновке.

«Сегодня наша компания работает над созданием бизнес-самолета, который будет отвечать не только высоким требованиям к уровню комфорта, но с уче-

том динамики потребностей рынка деловых авиаперевозок, также сможет обеспечивать длительный беспосадочный перелет», - отметил президент ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» Илья Тарасенко. «Сертификация интерьера повышенной комфортности стала очередным этапом в реализации масштабных планов по созданию бизнес-версии самолета Sukhoi Superjet 100».

Самолет, созданный на платформе «Basic», являющийся сертифицированной моделью RRJ-95B, отличается высоким уровнем комфорта в пассажирском салоне, достигаемым за счет установки VIP-интерьера, обеспечения повышенного уровня обслуживания и наличия мультимедийных систем

на борту. Все это позволяет в полете как работать, так и отдыхать.

Интерьер салона SSJ100 VIP рассчитан на размещение на борту до 19 пассажиров, при этом он разделен на несколько зон.

Первый и второй салоны предназначены для проведения деловых встреч. Они оборудованы удобной мебелью, современной мультимедийной системой, рабочими столами и поворотными креслами.

Каюта главного пассажира обустроена полноценным рабочим местом и местом для отдыха, а также гардеробом. В хвосте самолета, сразу за каютой главного пассажира, находится отдельная туалетная комната.

Сервисная зона включает места для двух бортпроводников, буфетно-кухонный модуль, оснащенный современным оборудованием, туалетную комнату для экипажа и сопровождающих лиц, а также шкаф для размещения вещей пассажиров.

Данная компоновка салона была выполнена с учетом пожеланий конкретного заказчика – одной из российских госструктур. Однако платформа самолета Sukhoi Superjet 100 с кабиной большого размера позволяет гибко подходить к компоновке интерьера в соответствии с идеями и потребностями всех заказчиков.

Sukhoi Superjet 100 в бизнес-версии принадлежит к самой верхней категории – Ultra Large, которая характеризуется наличием большого пассажирского салона и большой дальности. При этом конкурентоспособной является и стоимость владения самолетом SSJ100 в такой конфигурации.



Фото: Дмитрий Петроченко

## Hangar8 и Gama Aviation объединяются

В рамках прошедшей в дубайском аэропорту Dubai World Central выставки MEBA 2014 два ведущих бизнес-оператора Великобритании – Hangar8 и Gama Aviation – объявили об объединении.

Сделка будет оформлена как обратное поглощение Hangar8 компанией Gama Aviation за 82 млн. фунтов стерлингов (\$ 127 млн.). Обратное поглощение – метод получения публичного статуса, при котором частная непубличная компания (Gama Aviation) сливается с публичной компанией (Hangar8). 27.341.960 обыкновенных акций Hangar8 по 2,80 фунтов стерлингов каждая дают оценку стоимости компании 82,3 миллионов фунтов стерлингов. Если сделка пройдет успешно, то новая компания Gama Aviation Plc выпустит еще 6.125.379 акций. Полученные от продажи этих акций 17,151 млн. фунтов стерлингов новая компания потратит на уплату долгов, а также на пополнение оборотного капитала. Рыночная капитализация Gama Aviation Plc составит \$ 188 млн, и компания войдет в пятерку крупнейших операторов мира.

Объединенная компания будет управлять 144 самолетами в 44 аэропортах пятнадцати стран, предлагая клиентам полный комплекс услуг, включая управление воздушными судами, бизнес чартеры, покупку/продажу ВС и наземное обслуживание в собственных FBO. Наиболее сильные позиции Gama Aviation Plc будет иметь в США, Великобритании, континентальной Европе и на Ближнем Востоке. Hangar8 работает в основном в Европе и Африке, а Gama Aviation работает по всей Европе, в США, на Дальнем и Ближнем Востоке. Gama Aviation имеет четыре свидетельства эксплуатанта, которые в сочетании с AOC Hangar8 «покрывают» почти весь мир.

Формально, объединение двух компаний должно утвердить Общее собрание акционеров Hangar8, за-



седание которого намечено на 5 января 2015 года. Согласно прогнозам, на собрании будет принято положительное решение в пользу сделки.

Путь двух компаний – это истории успехов. Gama Aviation, основанная Марвином Халиком и Стивеном Райтом в 1983 году, входит в группу Gama Holdings Ltd, которая является крупнейшим игроком на мировом рынке бизнес-перевозок. Штаб-квартира компании расположена в лондонском аэропорту Фарнборо. Кроме этого, головные офисы компании находятся в США (Стратфорд) и в ОАЭ (Шарджа).

Всего же компания имеет более 30-ти представительств во всем мире. Парк компании насчитывает более 90 бизнес-джетов в различных регионах (как собственные, так и управляемые бизнес-джеты).

Hangar8 – один из лидеров бизнес-перевозок Великобритании, работающий на рынке с 2002 года. В настоящее время собственный парк компании, базирующийся в аэропортах Оксфорд и Биггин Хилл, состоит почти из сорока самолетов, включая Hawker 4000/900/850/800/750, Cessna Citation CJ2/XLS, Falcon 2000, Embraer Lineage 1000 и Phenom 100.

## Временный ввоз разъяснили

Европейская Комиссия выпустила рабочий документ, уточняющий условия, связанные с временным ввозом самолетов в Европейский Союз. Документ содержит официальные инструкции для должностных лиц таможенных органов 28 государств-членов ЕС относительно временного ввоза воздушных судов, в том числе бизнес-джетов, в том случае, когда они совершают полеты по территории ЕС.

До этого момента официальные документы имели двоякий смысл, и многие операторы бизнес-джетов не были уверены, имеют ли они право на временный ввоз или необходимо платить НДС и другие сборы во

время полета в ЕС. Чтобы разрешить эту путаницу, Международный совет деловой авиации (IBAC) просил Всемирную таможенную организацию (ВТО) и Европейскую Комиссию разъяснить эту норму.

В соответствии с новыми комментариями, пока оператор отвечает условиям временного ввоза, он может получить условное освобождение от налога на добавленную стоимость и таможенных пошлин, а также работать в пределах ЕС.

Во многих странах ЕС, при импорте иностранных воздушных судов, они подлежат обложению НДС и

другими сборами. Однако когда самолет с иностранной регистрацией летит из неевропейской страны, а затем осуществляет полеты в пределах ЕС, такая деятельность имеет право на режим временного ввоза и условное освобождение от налогов и пошлин. Но чтобы применить эти условия, необходимо использовать воздушное судно для частных полетов, а не для коммерческих операций.

На протяжении многих лет операторы путались относительно трактовки терминов «частное использование» и «использование для коммерческих полетов», принятых в международном авиационном сообществе и в таможенных органах ЕС. Сейчас в этом документе типичные операции бизнес-авиации четко определены как «частное использование», и для них применяется временный ввоз и условное освобождение от налогов и пошлин.

В документе не только определяются полеты корпоративных самолетов как частное использование, но и уточняется, что чартерный рейс также относится к такой деятельности, потому что гонорары выплачиваются по договору аренды воздушного судна, а не как перевозки по пассажирским билетам. Тем не менее, чартерные операторы должны иметь соответствующие одобрения транспортных и экономических регуляторов ЕС.

Этот документ предназначен только для должностных лиц таможенных органов государств-членов ЕС и интерпретирует понятие «частного использования и коммерческого использования» для применения процедуры временного ввоза. Таможенный кодекс ЕС и Стамбульская конвенция Всемирной таможенной организации о временном ввозе остаются неизменными.



Фото: Дмитрий Петроченко

## Год успешной работы

Компания «Базэл Аэро», входящая в состав одной из крупнейших в России диверсифицированных промышленных групп «Базовый Элемент», сообщает об итогах первого года работы нового VIP-терминала Международного аэропорта Сочи. За это время его услугами воспользовались более 30 000 человек, терминал обслужил 4550 рейсов деловой авиации.

10 декабря исполняется ровно год со дня открытия нового VIP-терминала в Международном аэропорту Сочи. За этот период в терминале было обслужено более 30 000 пассажиров. Во время зимних Игр 2014 года среди них были представители иностранных делегаций, Международного олимпийского комитета, известные спортсмены, участники Олимпийских и Паралимпийских игр, в том числе - российская сборная по хоккею, команда болельщиков генерального партнера Игр - компании Bosco, включая таких «звезд» шоу-бизнеса, спорта и ТВ как Валерий Сюткин, Игорь Бутман, Леонид Ярмольник, Татьяна Навка, Андрис Лиєпа, Стас Намин, Леонид Парфенов и другие.

В октябре 2014 года услугами терминала воспользовались участники и организаторы российского этапа гонок «Формула-1» - в том числе, президент Formula One Management (FOM) и Formula 1 Administration (FOA), руководитель гонок «Формула-1» Бернард Чарльз «Берни» Экклстоун, четырехкратный чемпион гонок, пилот команды Red Bull Себастьян Феттель.

VIP-терминал обслуживал участников XIII Международного инвестиционного форума «Сочи-2014», кинофестиваля «Кинотавр», Международного фестиваля команд КВН «КиВиН-2014», участников XI Всемирной олимпиады роботов, Первого Международного туристского форума. Гостями терминала были известные отечественные и зарубежные артисты, политики, бизнесмены и научные деятели.

Новый VIP-терминал, начиная с 2013 года, активно обслуживает пассажиров рейсов деловой авиации. За год здесь было принято и отправлено 4550 таких рейсов. Во время встречи гостей и участников Игр в аэропорту Сочи было выполнено 983 рейса бизнес-авиации. В один из пиковых дней нагрузки, на следующий день после закрытия Олимпиады, 24 февраля, сочинский авиаузел обслужил более 140 взлетов-посадок бизнес-джетов.

В дни международного инвестиционного форума «Сочи-2014», с 17 по 22 сентября, аэропорт принял более 200 рейсов деловой авиации, что в три раза больше, чем прогнозировалось. Более 2000 участников мероприятия воспользовались услугами VIP-терминала.

Во время проведения российского этапа «Формулы-1», с 6 по 13 октября, аэропорт обслужил более 570 рейсов деловой авиации, что почти в два раза превысило прогноз.

Новое здание терминала площадью 4000 кв. м обла-

дает пропускной способностью более 80 пассажиров в час. Оно было открыто 10 декабря 2013 года, за два месяца до начала Олимпиады. На сегодняшний день VIP-терминал располагает всем необходимым для встречи важных персон. В нем организовано современное ресторанное обслуживание, которое обеспечивает кейтеринг гостиницы премиум-класса RODINA Grand Hotel & SPA (Сочи). Пассажиры терминала доставляются к борту воздушного судна на специальном автомобильном транспорте.

Леонид Сергеев, генеральный директор «Базэл Аэро»:

- Сотрудники VIP-терминала Международного аэропорта Сочи получили неоценимый опыт работы во время проведения крупнейших мировых событий в городе. Проведенный сразу же после Олимпийских игр опрос VIP-пассажиров и сопровождающих их лиц показал высокую удовлетворенность сервисом. Полученный опыт позволит нам также качественно обслужить гостей и участников крупных культурных и спортивных мероприятий, которые будут проходить в Сочи.

