



Как-то неожиданно быстро лето перевалило за экватор. Наступивший июль станет интересным для многочисленной армии аналитиков, и это не случайно. Ведущие игроки со всех континентов будут публиковать итоги работы в первом полугодии. Посмотрим насколько соответствуют нынешние прогнозы реальным цифрам.

Наиболее значимой новостью на российском рынке можно считать первую поставку отечественному заказчику «малыша» Citation M2. Несмотря на мнение, что Россия – страна больших джетов, малый класс начинает понемногу наступать. Ранее непопулярные тезисы – оптимизация, диверсификация и тому подобные, похоже, стали занимать прочное место в нашем лексиконе, отображая действительную ситуацию на рынке. Мы надеемся, что вслед за первым M2 уже в недалекой перспективе в России появятся и другие представители «рабочих лошадок», которые весьма незаслуженно были отодвинуты на второе, а чаще – третье места в предпочтениях наших соотечественников.

Полным ходом идет подготовка к IV Балтийскому форуму деловой авиации в Юрмале, до которого осталось менее месяца. BizavNews выступает традиционным информационным партнером мероприятия. Уже сейчас ясно, что форум станет первым значительным событием после начала экономических изменений и политических разногласий между Россией и Западом. Именно площадка в Юрмале поможет по-новому взглянуть на существующие противоречия и положить начало для выстраивания новых взаимоотношений в условиях изменившейся ситуации. Приятно, что приглашение на Форум приняли ведущие компании отрасли.



## Н135 предстал в эко-дизайне

Airbus Helicopters представил демонстратор малошумного и экономичного вертолета, который имеет усовершенствованный Fenestron, несущий винт и интеллектуальное управление мощностью двигателей

стр. 20



## Еврозона продолжает восстанавливаться

В первом летнем месяце 2015 года трафик в Европе в годовом исчислении вырос на 1,8%. В общей сложности в июне текущего года было выполнено 80954 рейса бизнес-авиации

стр. 21



## Прошло заседание Комиссии по АОН

В рамках повестки дня заседания рассмотрен вопрос о создании условий для использования субъектами авиации общего назначения инфраструктуры аэропортов (аэродромов) гражданской, государственной и экспериментальной авиации

стр. 22



## Мыслить по-новому

О том, сколько выигрывают собственники самолетов от честного финансового аудита, и что ждет российский рынок в будущем в интервью BizavWeek рассказал владелец компании Emperor Aviation Ираклий Литанишвили

стр. 23

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ

# G500 и G600



Gulfstream

## Военные не дают летать гражданским

Уполномоченная Европейской комиссии Виолетта Булц высказалась за изменение правил полетов в ЕС из-за российских военных самолетов, летающих с выключенными транспондерами.

Из-за этого российские военные самолеты остаются невидимыми и создают угрозу для пассажирских и гражданских самолетов, заявила Булц в ответ на запрос депутата Европейского парламента от Эстонии Урмаса Паэта, который эстонский политик приводит в сообщении для СМИ.

Булц отметила, что эту проблему изучил Европейский департамент авиационной безопасности (EASA), который представил Европейской комиссии свои выводы и рекомендации. В них, в частности, говорится, что число полетов российских военных самолетов с риском для гражданских воздушных судов за минувший год значительно возросло.

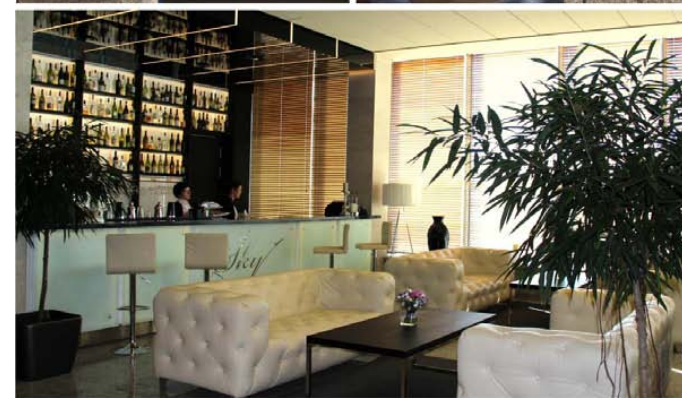
«Большинство из таких случаев произошло в международном воздушном пространстве над открытым

морем. Так как риск велик, для его сокращения до приемлемого уровня необходимо применить меры по сокращению опасности. Следует при сотрудничестве гражданских и военных... (авиационных специалистов - ИФ) выработать соответствующие технические решения», - сказала уполномоченная ЕК.

По словам Булц, Европейская комиссия поддерживает конкретные шаги Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в том числе рассмотрение циркулярного письма, касающегося сотрудничества гражданской и военной авиационных областей.

Паэт в своем запросе отметил, что в европейском воздушном пространстве и прежде всего в регионе Балтийского моря участились полеты российских военных самолетов, не включающих транспондеры, невидимые для пассажирских и гражданских самолетов и потому представляющие для них угрозу.

*Источник: Интерфакс*



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

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

## Западное полушарие под защитой

Dassault Falcon Jet получил второй Falcon 900, который должен будет работать в системе технической поддержки и в ситуациях AOG. Самолет публично дебютировал на Региональном форуме NBAA в конце июня в аэропорту Тетерборо (Нью-Джерси). 8 июля самолет приступит к работе в североамериканской штаб-квартире компании в Тетерборо. Этот новый Falcon 900 будет обслуживать Западное полушарие, тогда как его «собрат», базирующийся в парижском Ле Бурже, охватывает Восточное полушарие.

Оснащенные полноценными интерьерами, оба бизнес-джета имеют специальные чехлы для защиты кресел и элементов интерьера при перевозке запчастей, инструментов и технических специалистов к месту ремонта «застрявшего» самолета. По прибытии в аэропорт, где ожидает ремонта клиентский самолет, брендированный Falcon 900 может служить в каче-

стве резервного борта для пассажиров поломавшегося бизнес-джета.

Французский производитель Dassault Aviation запустил новую воздушную службу реагирования, которая обеспечивает не только быструю поддержку ситуаций AOG, но и альтернативные варианты транспортировки пассажиров, в ноябре 2014 года.

«Мы уже используем свои чартерные и корпоративные самолеты для ускорения решения ситуаций AOG, но с нашей новой услугой мы выводим воздушную поддержку на следующий уровень», - говорит председатель и главный исполнительный директор Dassault Aviation Эрик Трапье. «Наши крупноразмерные и дальние Falcon 900 будут играть важную роль в том, чтобы наши клиенты смогли добраться до пункта назначения настолько быстро, насколько это возможно».



- 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:  
УЛАНУДЭ

**АВИА ГРУПП**  
ГРУППА КОМПАНИЙ

АФТН  
УУБЕАХНЬ

8 800 234 10 01

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

## Вертолеты Bell 407 обслуживат на Юге России

В Краснодаре открылся технический центр по обслуживанию вертолетов Bell 407. На базе вертодрома Афипский созданы все условия для качественного и профессионального сервиса и ремонта этих вертолетов. Решение о сертификации центра было принято в конце 2014 года, когда в Краснодар был поставлен новый Bell-407GX. 17 июня 2015 года Росавиация выдала вертодрому Сертификат Соответствия.

«Для нас расширение технической деятельности – это прежде всего развитие. Новые возможности уже сейчас оценили многие владельцы вертолетов Bell в нашем регионе. Мы рассчитываем, что к концу года в нашем центре уже будут обслуживаться несколько машин», - говорит руководитель вертодрома Василий Грехов. «На этом мы не остановимся. Недавно к нам на базирование прибыл двухдвигательный Bell 429 и мы начинаем готовиться к сертификации на обслуживание этого типа. Популярность вертолетов

Bell у нас в крае растет с каждым годом. Нужно подготовить хороший сервис будущим владельцам».

Сейчас в Южном регионе России эксплуатируются около десяти вертолетов Bell Helicopter. Самые популярные модели – Bell 407 и Bell 429. Техническим обслуживанием этих вертолетов в России занимаются уже несколько центров, в Казани, Петербурге, Москве, Красноярске.

«Открытие технического центра в Краснодаре это важное событие», - комментирует новость Александр Евдокимов, официальный представитель Bell Helicopter в России. «Практически все наши покупатели с самого начала интересуются возможностями обслуживания своих будущих вертолетов. Теперь для всех южан мы можем смело рекомендовать Афипский как прекрасную возможность для сервиса».



### УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН  
ОБЪЕДИНЕННОЙ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ  
АССОЦИАЦИИ  
ДЕЛОВОЙ  
АВИАЦИИ



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

## Летать в Европу по-новому

2 июля Европейская Комиссия опубликовала релиз, в котором сообщается, что EASA выдало первые сертификаты операторам «третьих стран». Всего сертификаты получили 22 перевозчика, включая «Аэрофлот» и «Оренбургские авиалинии». К 2016 году все авиакомпании, незарегистрированные в ЕС, но выполняющие полеты в ЕС, должны будут получить такой сертификат.

В ноябре 2012 года Европейское агентство авиационной безопасности опубликовало финальный проект документа 05/2012, касающегося внедрения правил для операторов из третьих стран, так называемый Part-TCO (Third Country Operator).

В соответствии с данными правилами, коммерческие операторы воздушных судов, выполняющие полеты в страны, входящие в EASA, из таких стран или внутри таких стран, должны были подать заявку на

техническую авторизацию, проводимую EASA. Одновременно с этим агентство завершало сводный документ о методах оценки соответствия Acceptable Means of Compliance (AMC) и руководства Guidance Material (GM).

Правила вступили в силу 26 мая 2014 года.

В мае 2013 года в рамках выставки EBACE в Женеве представитель EASA провел встречу с директорами ассоциаций деловой авиации регионов, не входящих в Евросоюз. Участие во встрече принимали представители ассоциаций США, Индии, Азии, Ближнего Востока.

Объединенную Национальную Ассоциацию Деловой Авиации представляла Анна Сережкина, Исполнительный директор и Член Правления ОНАДА. Вся информация, получаемая от EASA, направлялась членам ОНАДА на регулярной основе.



Фото: Дмитрий Петрученко

**Балтийский форум  
деловой авиации  
6-7 августа 2015  
Юрмала, Латвия  
[www.bbaf.aero](http://www.bbaf.aero)**

## Европа растет вопреки традиционной схеме

В то время как большинство оценок европейского рынка деловой авиации изображают его в депрессии, статистические данные, опубликованные на прошлой неделе JetNet, показывают, что ситуация в регионе не столь мрачная. На своем ежегодном июньском iQ Summit в Нью-Йорке консалтинговая компания рассказала, что, несмотря на десятилетие ежегодного роста реального ВВП Европы на 1%, парк деловых воздушных судов в регионе фактически вырос на 8,3%. Это опровергает традиционное утверждение, что необходим 3-процентный рост ВВП, чтобы начал увеличиваться парк воздушных судов деловой авиации.

В Северной Америке экономический рост ВВП за тот же период составил в среднем 1,6%, но общий флот

воздушных судов бизнес-авиации увеличился всего лишь на 3,4%. По данным JetNet, длительность владения новыми самолетами выросла с 3,7 лет в 2005 году до 5,1 года в настоящее время. При этом, в настоящее время владельцы подержанных самолетов в среднем эксплуатируют его 3,2 года, на год дольше, чем в 2005.

Эксперты JetNet отмечают, что до сих пор наблюдается разрыв между корпоративными прибылями американских компаний и поставками бизнес-джетов, и это вызывает озабоченность в текущем экономическом климате. Управляющий директор JetNet IQ Роллан Винсент прогнозирует, что 70% сегодняшнего спроса на новые бизнес-джеты исходит от североамериканских владельцев, которые хотят заменить свои нынешние самолеты.



Фото: Дмитрий Петроченко



## МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

10-12 сентября 2015 ■ Москва

Организатор выставки  Vnukovo-3



## На ремонт – в Фарнборо

Компания Textron Aviation и Gama Aviation продлили контракт, согласно которому британская компания сохранит свой статус авторизованного сервисного центра (Authorised Service Facility – ASF) для обслуживания самолетов Beechcraft семейств King Air, Baron и Bonanza, зарегистрированных в Великобритании и ЕС. Все услуги по техническому обслуживанию воздушных судов по-прежнему доступны клиентам в Фарнборо, где располагается центр ТОиР Gama Aviation.

Клиентам будут доступны все виды работ – техническое обслуживание планера воздушного судна, электрооборудования, двигателей и авионики (БРЭО), а также оперативные формы обслуживания, плановые осмотры, сложный ремонт и доработка.

«У нас накоплен огромный опыт в обслуживании самолетов Beechcraft. Впервые мы познакомились с этим авиапроизводителем еще в 1983 году: первым самолетом Beechcraft, обслуженным в наших

мастерских, стал одномоторный Baron. Теперь, 30 лет спустя, наши сотрудники могут считаться настоящими экспертами в том, что касается технических особенностей любого из самолетов Beechcraft. Мы готовы продолжить обеспечивать высочайший уровень качества и сервиса каждому из европейских владельцев King Air», - комментирует Управляющий директор европейского отделения Gama Aviation Клайв Прентис.

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).



Международный  
Центр  
Деловой  
Авиации



ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЁТОВ  
УСЛУГИ ТЕРМИНАЛА  
СТОЯНКА НА ПЕРРОНЕ И В АНГАРЕ  
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ  
ПРОДАЖА ВС  
ОРГАНИЗАЦИЯ ЧАРТЕРОВ

Московская Область, г. Жуковский, аэродром «Раменское»

+7 495 548 20 59 (с 9:00 до 18:00)  
+7 966 075 11 11 (24 часа)

[www.intercba.ru](http://www.intercba.ru)  
e-mail: [info@intercba.ru](mailto:info@intercba.ru)

## Time Air вошла во вкус

Чешский оператор Time Air, а по совместительству эксклюзивный представитель Nextant Aerospace в Восточной и центральной Европе (Чехия, Германия, Австрия и др.), приступил к эксплуатации третьего самолета Nextant 400XTi. Первая машина была получена в августе 2012 года.

Time Air, базирующаяся в столичном аэропорту (Vaclav Havel airport), предоставляет услуги по организации чартерных перелетов, авиатакси и консалтингу. Парк оператора состоит из самолетов Nextant 400XTi и Cessna Citation Mustang. Как рассказали BizavNews в компании, 400XTi оптимально вписался в бизнес-модель оператора и сейчас средний налет на воздушное судно варьируется в пределах 40-45 часов ежемесячно. Новый борт стал третьим в Чехии и восьмым в Европе.

«У восточноевропейского рынка – большой потенциал, и Time Air обладает знаниями, опытом и связями, чтобы удовлетворить этот спрос. Это действительно растущий авиационный рынок, на котором понимают удобства частной авиации. Из-за ограниченной дальности полетов легкие самолеты здесь пользовались небольшой популярностью. Nextant 400XTi лишен этого недостатка. Дальность этого самолета - 3710 км, благодаря чему на нем свободно можно совершать без дозаправки перелеты из Праги практически по всей Европе. В будущем нами, возможно, будет принято решение и об увеличении парка», - комментируют в Time Air.

Напомним, что эксклюзивный представитель Nextant Aerospace по продажам в России и СНГ – FortAero, которая эксплуатирует две машины.



Фото: Дмитрий Петрович

  
 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

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

nextant aerospace

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





## Погибших не было

По данным издания AIN, в первой половине текущего года в мире не произошло ни одной катастрофы с человеческими жертвами на бизнес-джетах. Также издание сообщает, что с 2009 года не было такого, чтобы в первой половине года с зарегистрированными в США бизнес-джетами не было бы катастроф.

Нынешняя ситуация резко контрастирует с 15 погибшими в четырех авиационных происшествиях в первом полугодии прошлого года, что стало одним из самых высоких уровней смертности в шестимесячном периоде. Тем не менее, 11 аварий с американскими бизнес-джетами в первой половине этого года более чем в два раза превысили уровень аварийности в аналогичном периоде прошлого года – четыре аварии.

В то же время не зафиксировано никаких улучшений в сегменте турбовинтовых самолетов, зарегистрированных в Соединенных Штатах. В первом полугодии текущего года в пяти катастрофах погибло 16 человек и также 16 человек погибли в шести авариях в прошлом году.

Относительно происшествий с деловыми самолетами, имеющими международную регистрацию, AIN сообщает об отсутствии фатальных исходов в текущем при трех авариях в прошлом году, в которых погибли 14 человек. В то же время, в течение первых шести месяцев этого года неамериканские турбовинтовые самолеты унесли жизни 22 человека по сравнению с 15-ю за тот же период прошлого года.



**THINK BUSINESS\***

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

Airbus 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](http://www.airbushelicopters.ru)

\*Делайте о бизнесе

**AIRBUS**  
HELICOPTERS

## Чартер по оптовой цене

В конце июня на региональном форуме NВАА был запущен проект JETdebit.com, который предлагает продукт Digital Jet Card. По словам создателей, эта программа впервые в отрасли бизнес-авиации позволяет клиентам заказывать чартер непосредственно у оператора по оптовым ценам. Клиенты JETdebit получают предоплаченные счета в системе и будут иметь возможность полностью контролировать и управлять своими средствами на индивидуальных страницах портала.

«Заказчики хотят иметь прямой доступ к независимым операторам, которые выполняют более 90% чартерных рейсов по всему миру, тогда как операторы заслуживают того, чтобы получить оплату за свои услуги вовремя, по справедливой цене и без риска мошеннических схем с кредитными картами», - говорит основатель и генеральный директор JETdebit Джеки Далтон. «То, что делает JETdebit – уникально для деловой авиации. Это взаимовыгодно как для

операторов, так и для клиентов, и без каких-либо дополнительных затрат».

JETdebit зарабатывает на процентах от заказов клиентов, и за это дает прямой онлайн доступ к зарегистрированным операторам, которые предоставляют держателям счетов в JETdebit оптовые цены. По словам компании, заказчики получают преимущества от доступа в режиме реального времени и прозрачности своего личного счета, где они могут контролировать баланс, котировки операторов, историю путешествий, профиль предпочтений и многое другое. Операторы выигрывают от прямого диалога с клиентами и централизованного сервиса в режиме 24/7.

В настоящее время в США зарегистрировано более 900 операторов, работающих в соответствии с Part 135. JETdebit рассчитывает получить в свою базу в первый год работы 50 перевозчиков и привлечь до 1000 клиентов в течение трех лет.



Фото: Дмитрий Петроченко

## 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.



## IAI выбирает проект легкого джета

Компания Israel Aerospace Industries в настоящее время работает над оценкой ряда проектов своего легкого бизнес-джета и планирует представить окончательную концепцию потенциальным финансовым партнерам к концу текущего года. Пока компания не раскрывает информацию об этой программе.

По словам председателя IAI Рафи Маора, легкий джет «по-прежнему рассматривается компанией и его дизайн будет основан на революционном подходе». В прошлом году появилась информация о том, что IAI интересуется разработкой шестиместного бизнес-джета, который должен предложить недорогую эксплуатацию на дальности до 1300 миль (2400 км). С тех пор компания начала работу с потенциальными партнерами.

Данный проект является еще одной попыткой IAI войти на рынок гражданской авиации. Ранее компания сделала две попытки выхода на рынок бизнес-авиации, причем обе были в «нижнем» сегменте. Первая пришлось на конец 1990-х годов, когда было подписано соглашение с американским стартапом Avocet о совместной разработке сверхлегкого самолета. Двухдвигательный шестиместный ProJet должен был иметь возможность взлета и посадки на ВПП длиной 914 м (3000 футов). Расчетная скорость джета равнялась 365 узлов (675 км/ч), потолок – 41000 футов, а максимальная дальность – 1200 миль. Программа была остановлена в 2006 году, после того как Avocet не смогла обеспечить привлечение дополнительных партнеров, необходимых для завершения проекта.

Годом ранее, в 2005 году, IAI создала партнерство с компанией Aviation Technology Group из Колорадо для совместной разработки двухместного персонального джета. И этот проект также был закрыт через два года из-за отсутствия финансирования.

## Готовимся к 800

Авиационный регистр острова Мэн недавно поставил на учет 797-й самолет с префиксом «М», которым стал Gulfstream G650. Об этом в конце прошлого месяца сообщил на авиационной конференции острова Мэн директор гражданской авиации правительства острова Саймон Уильямс. «Сейчас активно эксплуатируется 460 самолетов с регистрацией острова», – говорит Уильямс. «Также с момента начала работы 1 мая 2007 года мы одобрили больше 8000 пилотских лицензий».

Напомним, что 750-ое воздушное судно на острове Мэн было зарегистрировано в декабре 2014 года. Им стал Gulfstream G280 (2014 года выпуска, бортовой номер M-ELAS), принадлежащий частному клиенту. С момента регистрации 700-го самолета прошло около полугода. Подобная динамика сохраняется уже три года.

Аналитики объясняют такую ситуацию, прежде всего, продуманной политикой авиационных властей острова. Авиационный регистр острова Мэн на

сегодня самый популярный регистр среди владельцев частных воздушных судов. Сейчас здесь зарегистрировано самое большое количество самолетов: от маленьких вертолетов до авиалайнеров класса АСJ и ВВJ. На сегодня это наиболее лояльное государство по отношению к собственникам воздушных судов, как с точки зрения стоимости необходимых сертификатов (сертификат летной годности, свидетельство о регистрации и т.д.), так и с точки зрения оперативности самих авиационных властей (например, одобрение пилота занимает 15-20 минут).

Остров Мэн, являясь составной частью Великобритании, предоставляет зарегистрированным воздушным судам «Certificate of Commercial Use». Этот документ в некоторых государствах позволяет избежать начисления НДС и прочих налогов на ГСМ. Остров Мэн на сегодня не требует каких-либо особых процедур сертификации оператора, то есть, чтобы зарегистрировать самолет в этом реестре, не нужна сертифицированная структура – компания-собственник формально и будет оператором.



Фото: Alex Henthorn

## Signature «заглянул» в Австрию

Ведущий австрийский провайдер по наземному обслуживанию рейсов деловой авиации Magnum Aviation сообщает о начале работы в Австрии под брендом Signature Flight Support. Тем не менее, компания сохранит собственное юридическое лицо. В Magnum Aviation не комментируют недавние переговоры с Signature Flight Support, также как и достигнутые договоренности.

Сейчас австрийский провайдер присутствует в основных австрийских аэропортах – Vienna International Airport (VIE/LOWW), Graz International Airport (GRZ/LOWG), Innsbruck Airport (INN/LOWI), Karntner Klagenfurt Wörthersee Airport (KLU/LOWK), Blue Danube Linz Airport (LNZ/LOWL) and Salzburg W.A. Mozart Airport (SZG/LOWS), оказывая полный спектр услуг, включая топливообеспечение. С приходом Signature Flight Support ценовая политика компании не изменится. Так американский галлон топлива Jet 1 будет стоить в Вене \$2,53, в Инсбруке и Граце – \$4,43, в Линце и Зальцбурге – \$2,63 и \$2,54 соответственно.

Как комментируют в Signature Flight Support, Австрия является одним из экономических центров современной Европы, и поэтому для компании важно присутствие в ключевых точках страны: Вене, Инсбруке, Линце и Зальцбурге. Они наиболее популярны как для деловых, так и для туристических поездок, и включение их во всемирную сеть компании позволит дать клиентам возможность максимально удобных перелетов в более 100 городов мира.

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, а также владеет FBO в 27 аэропортах Европы и Африки.

## Textron Aviation избавляется от сторонних сервисов

На фоне расширения услуг ТОиР, предлагаемых в собственных центрах, компания Textron Aviation начала сворачивать сотрудничество с независимыми провайдерами. Так, недавно производитель прекратил сотрудничество с Duncan Aviation, которое продолжалось 41 год. Провайдер перестал быть авторизованным сервисным центром Cessna Aircraft. В рамках слияния Beechcraft и Cessna, Textron Aviation начал добавлять возможности для своих объединенных центров, что позволит им предоставлять более широкий спектр услуг по всей продуктовой линейке.

Производитель ожидает, что процесс расширения собственной сети будет продолжаться в течение этого года. При этом отмечается, что будут продолжены оценки того, как должны развиваться требования для сервисных услуг. Это включает в себя акцент на «поддержании и развитии прямых отношений с клиентами там, где это возможно».

Duncan Aviation, которая потеряла свой статус авторизованного сервиса в конце прошлого года, была одобрена как провайдер услуг ТОиР для самолетов Citation на станциях в Линкольне, штат Небраска, и Батл-Крик, штат Мичиган. Тем не менее, компания отмечает, что продолжает оказывать услуги по техническому обслуживанию, комплектации, модификации и поставке запчастей (включая по программе Cessna ProParts) для самолетов Cessna Aircraft.

«Duncan Aviation и Textron Aviation имеют давние и успешные отношения, и мы вместе стремимся к исполнению обязательств и обслуживанию наших клиентов», - говорят в Duncan. «Хотя мы больше не авторизованный сервисный центр Cessna, наша цель заключается в дальнейшей поддержке и обслуживании наших клиентов, к которым они привыкли».



## Турецкий парк Dassault Falcon растет

В Турцию поставлен очередной самолет Falcon 2000LX (TC-SMC), который будет эксплуатироваться в интересах частного владельца. Сейчас суммарный парк самолетов французского производителя в стране составляет 15 машин (4 Falcon 7X, 6 Falcon 2000 и 5 Falcon 900). Все эти борты внесены в национальный реестр Турции, еще семь-девять машин зарегистрированы за рубежом. Примечательно, но первый самолет Falcon 2000S также был поставлен турецкому оператору.

Как отмечают в Dassault Falcon, популярность французской марки объясняется большим числом крупных корпораций в стране, более 20-ти из которых входят в рейтинг Forbes Global 2000 – наиболее крупных публичных компаний. Одним из самых больших корпоративных эксплуатантов самолетов Dassault Falcon является холдинг Kos Holdings, который эксплуатирует три бизнес-джета Falcon 2000, включая модификацию LX. Четыре самолета находятся в управлении турецкого бизнес-оператора SWAN Aviation (Falcon 7X 900EX и 2000LX).

В Dassault Falcon BizavNews рассказали, что и в числе первых покупателей нового Falcon 5X выступили клиенты из Турции.

«Как мы ожидаем, в регионе будет достаточно сильный спрос и на наш новый Falcon 8X. Клиентам будут доступны более 30 конфигураций салона, возможность выполнять беспосадочные перелеты из Анкары или Стамбула, например, в Атланту, что сделает новый бизнес-джет незаменимым средством комфортного передвижения для топ-менеджмента турецких корпораций, которые за последние несколько лет существенно упрочили позиции национального бизнеса за рубежом», - комментируют в Dassault Falcon.

## Трафик Emperor Aviation в июне 2015 года вырос на 22%

Компания Emperor Aviation, один из крупнейших операторов деловой авиации в России, публикует рейтинги популярных направлений российской бизнес-авиации и наиболее востребованных моделей бизнес-джетов по итогам своей деятельности в июне 2015 года.

Летние месяцы традиционно являются сезоном высокой летной активности на российском рынке деловой авиации: в июне 2015 года рост интенсивности рейсов бизнес-джетов продолжился, составив 22% по сравнению с маем 2015 года.

География полетов российских пассажиров деловой авиации сконцентрировалась на популярных курортных направлениях, лидером среди которых традиционно остается Ницца – на нее пришлось 24% от общего московского трафика бизнес-чартеров. Вторым по востребованности городом стала Вена, доля которой составила 18%. Замыкает тройку знаменитый лечебный курорт Карловы Вары – на нем сосредоточилось 12% от московского трафика бизнес-чартеров.

В период с 1 по 30 июня самыми востребованными бизнес-джетами стали самолеты классов Super-

Midsize Jets и Midsize Jets. Пассажиры чаще других выбирали бизнес-джет модели Challenger 300, доля которого составила 30% от общего объема чартерных бизнес-джетов. Второе место разделили две модели самолетов деловой авиации: Embraer Legacy 600, бестселлер бразильского самолетостроителя Embraer на российском рынке, и Learjet 60XR, один из самых быстрых и тихих самолетов в своем классе. На эти модели пришлось по 12% от общего объема чартерных самолетов.

Регулярно развивая качество предоставляемых услуг, компания Emperor Aviation в июне 2015 года начала сотрудничество с новой кейтеринговой компанией Prêt-à-Cuisine. Уникальной особенностью высокой кухни от Prêt-à-Cuisine является то, что гастрономические шедевры для пассажиров бизнес-джетов создают мастера мировой кулинарии – шеф-повара, отмеченные звездами Мишлен и другими высокими оценками и наградами. Блюда высокой кухни, среди которых перепелка, фаршированная фуа-гра с глазированными в сое овощами и семенами кунжута, могут заказать пассажиры, вылетающие из Санкт-Петербурга, Сочи, Парижа, Милана, Ниццы и Канн. В августе 2015 года гастрономическая карта дополнится Лондоном, Барселоной и Мадридом.



Фото: Дмитрий Петренко

## FAI осталась без греческого капитала

Ведущий немецкий бизнес-оператор FAI rent-a-jet (FAI) официально объявил о продаже греческим акционером MIG Aviation Holding Ltd. (на 100 % принадлежит Marfin Investment Group) своей доли в компании. На прошлой неделе на торгах Афинской фондовой биржи ценные бумаги на сумму € 25,2 были приобретены Axtmann Holding AG, которая после приобретения снова владеет 100% акций FAI. MIG Aviation Holding владел акциями FAI на протяжении семи лет, однако нынешняя экономическая ситуация в стране заставила акционеров избавиться от этого актива.

Как отмечают эксперты, FAI ожидает весьма неплохое будущее. Бизнес-модель, предложенная топ-менеджментом компании, полностью себя оправдала, и яркое тому подтверждение – два успешных года подряд. Согласно данным FAI rent-a-jet AG, доходы за минувшие 12 месяцев составили €73,5 млн., а чистая прибыль до уплаты налогов – €8,1 млн. Доход компании увеличился на 10% (в 2013 году зафиксирована выручка в € 66,1 млн.), а прибыль выросла на 30% (годом ранее €6,1 млн.).

По состоянию на 1 июня 2015 года парк оператора состоял из 21 воздушного судна исключительно канадского производителя Bombardier: Global Express, Challenger 604, Learjet 60/60XR, Learjet 55, Learjet 40XR, Learjet 35A. В 2014 году парк суммарно налетал 12700 часов. Прежде всего, это связано почти с 40% ростом медицинских рейсов, преимущественно в Западной Африке и на Ближнем Востоке.

Самым ярким событием 2014 года для FAI rent-a-jet стал успешный запуск своего нового инфраструктурного проекта в аэропорту Нюрнберга, получившего название Hangar 7. Общий объем инвестиций в объект составил более \$3,4 млн.

## Redstar Aviation получила Learjet 45

Турецкий бизнес-оператор Redstar Aviation в рамках модернизации самолетного парка получил Bombardier Learjet 45 в медицинской конфигурации. Как рассказали BizavNews в компании, бизнес-джет может трансформироваться в VIP-конфигурацию за 40 минут, но основное предназначение – медицинская эвакуация.

«Ранее мы использовали для медицинской эвакуации турбовинтовой Jetstream 32, который существенно ограничивал наши возможности. После ввода в эксплуатацию Learjet 45 мы получили главные козыри – скорость и дальность. Теперь нам под силу осуществлять медицинскую транспортировку больных, находящихся даже в крайне тяжелом состоянии, в максимально короткие сроки. Постоянная готовность к вылету позволяет экстренно решить максимум сложных вопросов, касающихся медицинской эвакуации самолетом Learjet 45, оснащенным современным медицинским высокотехнологичным оборудованием: носилки, реанимационная, аппарат искусственной вентиляции легких, кардиомонитор и дефибриллятор,

пульсоксиметр, вакуумный матрас, шприцевые и инфузионные насосы и прочее», – комментирует Эмир Дурсун, генеральный менеджер Redstar Aviation. «Мы видим большой спрос на услуги особенно в Турции и стараемся предоставить нашим клиентам максимальный сервис – от максимального страхового покрытия до профессионального медицинского персонала универсальной специализации. Мы планируем в ближайшее время взять и вторую аналогичную машину, но скорее всего это будет XR версия».

После получения самолета был выполнен и первый «сложный» рейс по маршруту Баку-Багдад-Дубай. Экипаж остался доволен новым самолетом, отмечая отличные летно-технические характеристики, а медицинский персонал – наличие всего необходимого оборудования.

Redstar Aviation вышла на рынок в 1989 году. Сейчас компания базируется в стамбульском аэропорту Sabiha Gökçen, где имеет собственный ангар и хендлинг-подразделение.



## Elit'Avia укрепляет позиции в России

В рамках международного авиасалона в Ле-Бурже (Paris Air Show 2015) словенско-мальтийский бизнес-оператор Elit'Avia и компания Fly Upper Two подписали контракт, в соответствии с которым оператор открывает представительство в России.

Как рассказали BizavNews в Elit'Avia, оператор в ближайшее время проведет ряд встреч с ведущими игроками рынка деловой авиации на территории РФ, где расскажет о развитии Elit'Avia и Fly Upper Two и предложит оптимальные решения, как по чартерным рейсам, так и по менеджменту воздушных судов. «Открытие представительства в России – это очередной этап расширения присутствия компании на российском рынке, что повлечет более плотную работу с российскими игроками рынка, владельцами воздушных судов и, конечно же, пассажирами. Двусторонний контракт с Upper Two позволит привлечь новых клиентов и укрепит отношения с уже имеющимися», - комментирует президент и генеральный директор Elit'Avia Мишел Куломб. В настоящее время Elit'Avia имеет два свидетельства эксплуатанта – Словении и Мальты.

«Наличие мальтийского АОС существенно расширяет возможности для наших клиентов. Мальта обладает многими преимуществами. Это и геостратегическое расположение острова, и весьма благоприятное налоговое законодательство. Мы планируем за несколько лет превратить мальтийский филиал в некий форпост для полетов из Европы в Африку и Юго-Восточную Азию, тем самым продолжая инвестировать в новые проекты по созданию оптимальной инфраструктуры для нашей работы. К концу года суммарный парк ElitAvia Group и Fly Upper Two вырастет до 40 самолетов, и мы планируем предложить нашим клиентам больше возможностей для оптимального авиаперелета и управления



воздушными судами», - комментирует исполнительный директор Fly Upper Two Галина Бондаревская. Представители компании весьма довольны дополнительными возможностями для клиентов.

Elit'Avia со штаб-квартирой в Любляне и Валетте была основана в 2006 году и является частной компанией. Помимо выполнения чартерных рейсов, компания активно работает на рынке услуг менеджмента воздушных судов, продажи и консалтинга. Оператор также имеет филиал в Атланте (США), Же-

неве (Швейцария), Париже (Франция), Аккре (Гана), Лагосе (Нигерия), а теперь в лице Fly Upper Two офис продаж в Москве. Флот компании состоит из самолетов Bombardier Global 6000, Bombardier Global XRS, Bombardier Challenger 605 и 604, Bombardier Challenger 300, Gulfstream G-550, Gulfstream G-650, Dassault Falcon 2000, Dassault Falcon 7X. Компания имеет высший (третий) уровень IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations) и входит в совет IBAC (International Business Aviation Council).

## Qatar Executive займется менеджментом самолетов

Катарский оператор Qatar Executive, подразделение бизнес-авиации авиакомпании Qatar Airways, начинает работать в новом для себя сегменте. Начиная с июля 2015 года оператор начал предлагать услуги менеджмента воздушных судов. Как комментируют в компании, накопленный за годы присутствия на рынке опыт позволит клиентам Qatar Executive получить оптимальные услуги и дополнительные возможности по всему миру.

«Компания предоставит владельцам воздушных судов индивидуальный сервис, исходя из собственных пожеланий клиента. Мы предлагаем не только возможность эксплуатации воздушного судна в интересах владельца, но и дополнительные услуги, включая планирование, паркинг в различных аэропортах, топливообеспечение, кейтеринг, клининг и индивидуальный подбор летного персонала. Мы видим, как развивается рынок деловой авиации в регионе и уверены, что наши клиенты останутся довольны именно эксклюзивными услугами, которые будут прозрачны с точки зрения финансовой отчетности. Другой интересный аспект нашего предложения – возможность владельцев предоставлять воздушное судно для аренды третьим лицам для получения дохода и компенсации затрат на владение», - комментируют в Qatar Executive.

С момента своего создания в 2009 году, Qatar Executive почти утроила свой парк воздушных судов. Сейчас в компании эксплуатируются два Global 5000 Vision, два Global 5000, один Global XRS и три Challenger 605. Не исключено, что именно Qatar Executive станет заказчиком новейших бизнес-джетов Bombardier Global 7000/8000.

А в рамках ежегодной выставки EBACE-2015 Qatar Executive сообщил и об увеличении портфеля за-

казов на последние модели самолетов Gulfstream Aerospace. Ранее, в октябре прошлого года, катарским оператором было заказано двадцать бизнес-джетов G500, G600 и G650ER. Согласно последним сообщениям Qatar Executive, количество воздушных судов увеличено до тридцати. Все самолеты оформлены в виде твердых заказов. Впрочем, о датах начала поставок и количестве конкретных моделей пока неизвестно. Но в четвертом квартале текущего года оператор получит первый G650ER.

В настоящее время Qatar Executive владеет в Международном аэропорту Доха специализированным

ангаром для технического обслуживания и ремонта самолетов общей площадью 6400 кв.м. Немаловажным фактором для развития центра ТОиР в Дохе является желание Bombardier Aerospace создать в столице Катара линейную станцию технического обслуживания. Согласно анонсированному проекту, клиентам будет доступен полный спектр технических работ для самолетов Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605 и семейства Global. А уполномоченным агентом по оказанию услуг станет Qatar Executive, который в настоящее время является лидером по количеству самолетов Bombardier в регионе.



Фото: Дмитрий Петроченко



## Второй BBJ747-8 введен в эксплуатацию

авиакомпания Qatar Amiri Flight получила свой второй полностью укомплектованный BBJ747-8 (A7-NJA). Кастомизацией самолета на протяжении 18 месяцев занималась компания АМАС (Базель).

Первый самолет был введен в эксплуатацию в январе 2015 года. Владельцем роскошного лайнера стал эмир Катара Хамад бен Халифа аль-Тани (Emir Sheikh Khalifa bin Hamad bin Abdullah bin Jassim bin Muhammed Al Thani), а эксплуатируется лайнер также компанией Qatar Amiri Flight. Тогда установкой интерьера занималась Greenpoint Technologies, которая является центром комплектации компании Boeing Business Jet (BBJ) с 1988 года. Именно здесь свой новый интерьер получают многие из бизнес-джетов семейства BBJ, включая четыре Boeing 747-8VIP.

Площадь салона 747-8 Intercontinental VIP-модификации составляет 4 786 квадратных футов

(444,6 квадратных метров). Данный самолет будет оснащен системой AeroLoft производства Greenpoint Technologies, которая располагается над основным отсеком, между верхней палубой и хвостовой частью, создавая дополнительные 393 квадратных фута (36,5 квадратных метров) пространства в салоне. Установка системы AeroLoft будет произведена специалистами Boeing Global Transport & Executive Systems (GTES) в городе Вичита, штат Канзас.

Самолет способен перевозить до 100 пассажиров, а дальность его полета составляет 8840 морских миль (16372 км). Boeing 747-8 обеспечивает значительное сокращение расхода топлива и вредных выбросов, а также создает на 30% меньше шума по сравнению со своим предшественником 747-400. Boeing 747-8 является самым быстрым гражданским самолетом в своем классе со стандартной скоростью 0,86 М. По состоянию на июнь 2015 года, Boeing поставил

заказчикам девять самолетов 747-8 Intercontinental VIP-модификации (все заказчики с Ближнего Востока: Abu Dhabi Amiri Flight, Oman Royal Flight, Kuwait Government, Qatar Amiri Flight и Саудовский принц Султан Бин Абдулазиза). Однако от двух бортов владельцы отказались или заморозили кастомизацию.

Во втором-третьем кварталах 2015 года планируется передать еще три самолета. На поставленных бизнес-джетах заканчивается кастомизация в специализированных центрах компаний Lufthansa Technik (Гамбург), Jet Aviation (Базель), АМАС (Базель) и Greenpoint Technologies (Даллас).

Qatar Amiri Flight – перевозчик, принадлежащий правительству Катара. Компания была основана в 1977 году и осуществляет исключительно перевозки членов королевской семьи Катара и высших правительственных чиновников страны. Большинство самолетов, принадлежащих Qatar Amiri Flight, эксплуатируются национальным авиаперевозчиком Qatar Airways.

Сейчас парк компании Qatar Amiri Flight состоит из самолетов Airbus A320-232(CJ) Prestige, Airbus A319-133X(CJ), Airbus A340-200/500, Airbus A330-200, Boeing 747SP, Bombardier Global Express.

Отметим, что в Катаре с населением чуть более 900000 человек создана VIP-авиакомпания, которая по количеству воздушных судов, стоимость которых начинается от \$138 млн., уступает лишь соседней Саудовской Аравии. Также стоит отметить, что всего 26 человек в стране имеют право пользоваться услугами Qatar Amiri Flight, и при этом ежемесячный налет некоторых достигает 45-50 летных часов.



Фото: Joel Vogt

## Исторический трафик

Завершились первые в истории Европейские Игры, которые проходили в столице Азербайджана с 12 по 28 июня 2015 года. Редакция BizavNews решила отправиться в Баку и посмотреть, как же отработал аэропорт в пиковый период. Для начала немного статистики – за время проведения было обслужено почти 90 рейсов, что является рекордом.

Как рассказал BizavNews директор компании SW Business Aviation (входит в холдинг Silk Way Group) Боюкага Гулиев, еще в преддверии открытия Европейских игр ожидалось огромное количество частных и чартерных рейсов, и в связи с этим компания SW Business Aviation перешла на усиленный режим работы.

«Персонал по наземному обслуживанию и соответствующее оборудование были полностью подготовлены, чтобы встретить гостей на высоком уровне. Перед нами стояла задача максимум – разместить воздушные суда так, чтобы любое передвижение и рокировка их на перроне не препятствовала прилетающим и вылетающим самолетам. Трафик прибывающих рейсов был настолько велик, что посадки совершались одна за другой, словно мы были свидетелями какого-то авиашоу, но возможности взлетно-посадочных полос полностью «оправдали» все ожидания и «пробок в небе не было», – комментирует г-н Гулиев.

Несмотря на то, что перрон деловой авиации способен разместить определенное количество воздушных судов, компания, получив разрешение от руководства, спланировала расстановку самолетов вплотную, согласовав все аспекты и риски и учитывая размеры и размах крыльев воздушных судов, расписание вылетов и прилетов, форс-мажор и внештатные ситуации. Также о любых размещениях и буксировках уведомили летные составы заранее. В итоге перрон при-

нял в два раза больше самолетов на паркинг, нежели предусмотрен стандартом, что стало сюрпризом для скептиков. Перрон в эти дни больше напоминал «выставочный ряд» или «птичий базар», где разные типы самолетов «слетелись и сплелись в кучку обсудить что-то важное». Здесь можно было увидеть последние модели Gulfstream, Falcon, Bombardier и Embraer. Были и широкофюзеляжные ACJ и BBJ, а также «малыши» Hawker и Cessna Citation, что приводило в восторг всех без исключения.

«В целом хотелось бы сказать, что несмотря на то, что все региональные международные аэропорты Азербайджана были готовы нам помочь и принять воздушные суда на парковку, необходимости в этом не было. И аэропорт в целом, и терминал бизнес-авиации в частности, справились с большим объемом рейсов и пассажиров за четыре дня. Без преувеличения скажу, что все пассажиры и члены экипажей остались довольны быстрым и профессиональным обслуживанием как во время пребывания, так и после окончания Игр. За четыре дня было обслужено почти 90 рейсов и 653 пассажира. Кроме обслуживания на перроне, было колоссальное количество заявок на размещение экипажей в гостиницах, которые были переполнены, и транспортировки экипажей в/из отелей были предоставлены нашей компанией. Мы высоко ценим труд наземного персонала, который усердно работал в обслуживании данных рейсов в дневное и ночное время. Первые Европейские Игры – историческое событие для нашей страны и Европы. Оно является историческим для нашей страны потому, что до сих пор в Азербайджане не проводилось международных спортивных соревнований такого уровня. Действительно, первые Европейские Игры останутся в истории еще и потому, что они были проведены на самом высоком мировом уровне», – продолжает г-н Гулиев.

Прошедшие игры стали некой репетицией для SW Business Aviation. Уже скоро в Азербайджане состоится 42-я Шахматная олимпиада и европейский этап Гран-При «Формулы 1». В 2017 году столица будет принимать четвертые Игры Исламской Солидарности. Наконец, в 2020 году в Баку будут организованы матчи Чемпионата Европы по футболу.

«Мы также очень рады, что Азербайджан занял второе место в общекомандном соревновании среди крупных спортивных держав. Это историческая победа, победа азербайджанского спорта, Азербайджанского государства. Международный Аэропорт имени Гейдара Алиева показал, что готов принять любое количество гостей и самолетов, при этом компактно разместив как большие, так и маленькие воздушные суда регулярных и нерегулярных рейсов, за что мы благодарим руководство ЗАО АЗАЛ, Silk Way Holding и аэропорт за всю ту инфраструктуру, которая была создана для приема большого количества рейсов во время проведения крупных мероприятий», – резюмирует г-н Гулиев.



Фото: Дмитрий Петроченко

## А-Групп – участник Балтийского форума деловой авиации

Группа компаний «А-Групп» впервые примет участие в работе Балтийского форума деловой авиации, который пройдет 6-7 августа в Юрмале. Организатор форума – Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА).

В А-Групп комментируют свое участие: «Балтийский форум для нас – это важное событие, особенно в этом году. А-Групп впервые примет участие в подобном мероприятии. Мы планируем рассказать участникам форума об опыте обслуживания рейсов деловой авиации в Шереметьево и Пулково, поделиться опытом в разработке мероприятий по привлечению клиентов в условиях общего спада деловых перевозок. Мы расцениваем возможность участия в Балтийском форуме как площадку для обмена мнениями по вопросам обслуживания клиентов, обеспечению высокого уровня качества и отраслевых стандартов. Балтийский форум деловой авиации открывает для

нас перспективы нового сотрудничества для развития контактов и продвижения бизнеса».

В этом году, уже традиционно, форум будет включать в себя деловую и развлекательную программу. В рамках деловой программы форума пройдет конференция «Развитие деловой авиации» и будут показаны объекты инфраструктуры деловой авиации Международного аэропорта «Рига».

Среди вопросов, включенных в программу конференции:

- общие тенденции развития деловой авиации в Балтийском регионе;
- применение добровольных стандартов для авиакомпаний и компаний, обеспечивающих наземное обслуживание;
- развитие наземной инфраструктуры деловой авиации в Балтийском регионе;
- экономические аспекты эксплуатации воздушных судов деловой авиации;
- страхование деловой авиации.

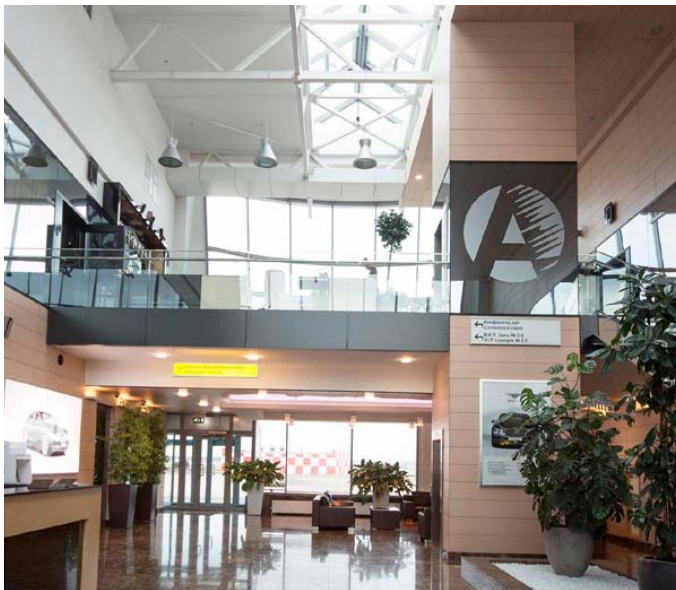
Вечером первого дня все делегаты и гости форума будут приглашены на специальное мероприятие, которое традиционно будет организовано в ресторане с видом на Рижский залив.

Во второй день все участники будут приглашены принять участие в специальной экскурсионной программе.

Анна Сережкина, Исполнительный директор ОНАДА выражает уверенность, что предстоящее мероприятие будет иметь успех, как и предыдущие встречи. «За годы проведения форума нам удалось создать уникальную атмосферу мероприятия, дающую возможность гостям как решить деловые вопросы, так и

провести личное время на одном из лучших курортов мира в кругу друзей и партнеров», - комментирует г-жа Сережкина.

Компания А-Групп была основана в 2006 году с целью создания центра деловой авиации в Шереметьево. В 2014 году компания А-Групп завершила консолидацию всех бизнесов и в настоящий момент представляет собой целостную инфраструктуру деловой авиации в двух столицах, Москве – аэропорт Шереметьево и в Санкт-Петербурге – аэропорт Пулково. А-Групп – это терминалы деловой авиации, ангарные комплексы, собственные технические средства для обеспечения наземного обслуживания. За пять месяцев 2015 года А-Групп увеличила объем обслуженных рейсов на 15% и пассажиропоток на 50% по сравнению с таким же периодом 2014 года. В условиях спада деловых перевозок чистая прибыль компании выросла на 66%.



Терминал А-Групп в Шереметьево



Терминал А-Групп в Пулково

## Н135 предстал в эко-дизайне

Airbus Helicopters представил концептуальный демонстратор малошумного и экономичного вертолета. Н135 Bluecopter имеет усовершенствованную систему Fenestron, улучшенный несущий винт и конструкцию планера, а также интеллектуальное управление мощностью двигателей.

Почти за 30 летних часов, выполненных во всех эксплуатационных режимах, Bluecopter подтвердил целесообразность расчетов Airbus Helicopters в эко-дизайне вертолета и экологически эффективные технологии компании следующего поколения. Созданный на платформе легкого двухдвигательного вертолета Н135, Bluecopter получил технологии, которые могут быть применены ко всей линейке продуктов Airbus Helicopters. Вертолет публично дебютировал 7 июля во время презентации на базе производителя в Донаувёрт, Германия.

«Объединив лучшие инновации нашей компании, мы открываем путь для нового поколения вертолетов, которые будут иметь низкий уровень шума, потреблять меньше топлива и более эффективно работать», - объяснил Мариус Бебезель, руководитель программы исследований и инноваций, отвечающей за демонстратор Bluecopter. «С Bluecopter мы достигли наших целей снижения потребления топлива на целых 40%, что также значительно снижает выбросы CO<sub>2</sub>, а уровень эффективного воспринимаемого шума примерно на 10 децибел (EPNdB) ниже пределов по шуму ИКАО, при увеличении максимальной полезной нагрузки и комфорта пассажиров».

В Bluecopter получил дальнейшее развитие хвостовой винт типа Fenestron, который получил улучшения производительности за счет оптимизации лопастей и профиля туннеля. Также в кожух фенестрона

интегрирована шумоизоляция, а на киле имеется активный руль, что также способствует уменьшению шумового следа.

Заново разработанная система несущего винта повышает эффективность работы и при этом способствует ослаблению акустического следа. Инновационный пятилопастный несущий винт увеличенного диаметра имеет лопасти BlueEdge с жестким креплением к втулке, что значительно снижает скорость концов лопастей и улучшает распределение скручивания по длине лопасти.

Для сокращения выбросов CO<sub>2</sub> в демонстраторе тестируется технология отключения или снижения мощности одного из двигателей в крейсерском полете. В так называемом «эко-режиме» один двигатель работает более эффективно и расход топлива резко снижается. Такой режим полета стал возможен благодаря автоматической системе управления, однако пока он доступен при определенных сочетаниях высоты и скорости полета.

В Bluecopter также применен ряд мер по уменьшению аэродинамического сопротивления, в том числе обтекатели втулки несущего винта и опор шасси, а также применена новая концепция кормовой части и использовано Т-образное оперение, в котором горизонтальный стабилизатор находится вне спутной струи от несущего винта.

Разработка Bluecopter ведется на основе самофинансирования. Некоторые технологии, примененные в демонстраторе, были разработаны в рамках инициативы «Чистое небо» и немецкой научно-исследовательской программы LuFo-IV.



## Еврозона продолжает восстанавливаться

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в июне 2015 года. В первом летнем месяце 2015 года трафик в Европе в годовом исчислении вырос на 1,8%. В общей сложности в июне текущего года было выполнено 80954 рейса бизнес-авиации (в мае 2015 года – 73436 полетов). По итогам первого полугодия текущего года активность бизнес-авиации в Европе снизилась на 1,1% в годовом исчислении.

Рост в июне был обусловлен активностью в Западной Европе: в частности на 6% вырос трафик в Германии и Франции. 37% всех рейсов были выполнены в этих странах, а количество полетов выросло более чем на 2300 по сравнению с прошлым годом.

В Германии наибольший рост пришелся на сегмент турбовинтовой техники, а во Франции – на поршневые самолеты. Вместе с тем, полеты бизнес-джетов в Германии выросли в годовом исчислении на 8%, но во Франции трафик этого сегмента не изменился. При этом, внутренние полеты в Германии выросли на 11%, а рейсы Германия-Россия – на 17%.

Другие ведущие рынки также росли, в том числе Великобритания и Италия. Швейцария пришла в норму после недавнего снижения. Также наблюдался рост в странах Бенилюкса, Скандинавии и в Восточной Европе.

На фоне этого активность в Средиземноморье была

слабее, в частности в Испании был спад трафика. Также меньше рейсов наблюдалось из Северной Африки и Турции. Трафик из России продолжил сокращаться, в июне на 15% в годовом исчислении. С начала года активность бизнес-авиации из СНГ сократилась на 30%.

В июне 2015 года вырос как частный, так и коммерческий трафик. Активность чартеров немного выросла в Великобритании и Швейцарии, а во Франции, Голландии, Швеции был показан хороший рост. Тем не менее, в России, Италии, Испании и Турции чартеры заказывали меньше.

Из десяти сегментов самолетов, которые отслеживает WingX, шесть показали рост в июне. При этом значительное увеличение в годовом исчислении наблюдалось в сегментах ультрадальних и суперсредних бизнес-джетов, что лучше всего иллюстрировано всплеском интереса к Global Express и Challenger 300.

Большинство ведущих аэропортов в июне снизили трафик, но были исключения, среди них – Лутон, Цюрих и особенно Линате. Также всплеск трафика зафиксирован в Шонефельд – аэропорт встречал гостей Лиги Чемпионов.

Управляющий директор WingX Ричард Кое комментирует: «Это обнадеживает, хотя следует отметить, что стимул для роста обеспечивают турбовинтовые и поршневые самолеты, а активность бизнес-джетов по-прежнему отстает. В основном это связано с еще нестабильностью на рынке СНГ, а также в ослаблении связей с Ближним Востоком и Северной Африкой. В Европе летний сезон поддерживает спрос на сверхдальние самолеты, а также стимулирует чартерную активность на суперсредних и сверхлегких самолетах».

***WINGX Business Aviation Monitor***



Фото: Дмитрий Петроченко

## В Новосибирске прошло заседание Комиссии по АОН

Под председательством помощника Президента Игоря Левитина в Новосибирске в режиме видео-конференции прошло очередное заседание Комиссии по вопросам развития авиации общего назначения.

В заседании Комиссии приняли участие Министр транспорта Максим Соколов, полномочный представитель Президента в Сибирском федеральном округе Николай Рогожкин, высшие должностные лица субъектов СФО, представители Администрации Президента, Правительства, Совета Федерации, Государственной Думы, заинтересованных федеральных и региональных органов исполнительной власти, а также представители бизнеса, общественных и профессиональных авиационных организаций.

В рамках повестки дня заседания рассмотрен вопрос о создании условий для использования субъектами авиации общего назначения инфраструктуры аэро-

портов (аэродромов) гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

Участники заседания обсудили конкретные предложения по внесению изменений в законодательство, направленные на повышение эффективности использования авиацией общего назначения аэродромной сети и авиационной инфраструктуры в целом, в том числе предусматривающие уменьшение эксплуатационных расходов владельцев легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения, упрощение доступа этой категории потребителей к объектам инфраструктуры и аэропортовым услугам.

«Президентом было дано поручение о развитии в России авиации общего назначения в субъектах РФ. Мы сегодня приняли ряд решений, в том числе по Сибирскому федеральному округу, которые будут способствовать развитию АОН», - сказал Игорь Левитин.

В частности, по его словам, Комиссия обратится в Правительство РФ о применении понижающих ставок и коэффициентов для авиации общего назначения. По словам Левитина, этот вопрос уже согласован с соответствующими федеральными органами. «Мы также сделаем регламент, по которому будет необходимо обосновать отказ авиации общего назначения работать в крупных аэропортах», - сказал помощник президента.

Также, по его словам, члены Комиссии выработали ряд решений, при которых авиация общего назначения может быть использована для оперативной доставки и перевозки в медицинские учреждения людей, которые попали в дорожно-транспортное происшествие или другую сложную ситуацию.

Кроме того, особое внимание члены Комиссии и руководители высших исполнительных органов государственной власти уделили вопросу о ходе исполнения регионами Сибирского федерального округа рекомендаций Комиссии по развитию авиации общего назначения в субъектах Российской Федерации. Обсуждены конкретный опыт развития авиации общего назначения на местах, имеющиеся проблемы развития этой сферы деятельности и причины их возникновения, а также возможные пути развития и поддержки авиации общего назначения с учетом региональной специфики.

Основная задача Комиссии – консолидировать и направить усилия федеральных и региональных авиационных властей, авиационного бизнеса и общественности на восстановление и развитие авиационной инфраструктуры аэропортов регионального и местного значения, а также на создание соответствующих условий для использования субъектами АОН аэропортовой инфраструктуры.



Фото: Дмитрий Петроченко

## Мыслить по-новому

*История Emperor Aviation – это синергия успеха таких ключевых международных брендов бизнес-авиации, как Ocean Sky и RSS Jet Centre. Именно топ-менеджмент этих компаний создал в 2013 году сильную и способную мыслить по-новому авиакомпанию Emperor Aviation. С одной стороны, этот молодой игрок рынка уже является крупным европейским оператором: парк в 10 бизнес-джетов считается солидным даже в Европе, где авиакомпании эксплуатируют всего по 2-3 самолета. С другой стороны, Emperor Aviation – это настоящий бутик-перевозчик, который задал новый стандарт в услугах премиум-класса. Компании удалось возвести индивидуальное обслуживание клиента в превосходную степень: от исключительного качества услуг*

*до создания прозрачной и понятной финансовой структуры, анализирующей все статьи расходов на бизнес-джет для каждого владельца в отдельности. О том, сколько выигрывают собственники самолетов от честного финансового аудита, и что ждет российский рынок в будущем в интервью BizavWeek рассказал владелец компании Emperor Aviation Ираклий Литанишвили.*

***Ираклий, Ваши личные ощущения рынка – можно ли говорить о некой коррекции за последние пару месяцев?***

Рынок деловой авиации, как и любая другая отрасль, переживает как взлеты, так и циклические падения.

Сейчас как раз одно из них. В среднем за последний год рынок ощутил спад в организации частных перелетов на 18–20%. Но для разных игроков это цифра меняется, так как зависит от клиентского портфеля компании, от диверсификации ее бизнеса. Например, операторы бизнес-джетов, такие как Emperor Aviation, востребованы на рынке, так как в нашу сферу деятельности входит управление воздушными судами в интересах собственников, а они продолжают летать.

Если говорить о ситуации за последние 2 месяца, то на рынке действительно наметились изменения, однако они связаны, главным образом, с традиционно высоким трафиком на майские праздники. Интенсивность рейсов бизнес-джетов в мае 2015 года выросла в среднем на 20% по сравнению с предыдущим месяцем. В июне эта благоприятная тенденция продолжилась – рост трафика по сравнению с маем составил 22%.

***Портрет клиента до и после кризисного периода. Можно ли утверждать, что клиенты действительно пересаживаются на «более легкий класс»?***

Портрет пассажиров деловой авиации не изменен. Это – собственники бизнес-джетов, крупные российские корпорации и топ-менеджмент. Не открою секрета, если скажу, что последняя категория наиболее уязвима с точки зрения деловой авиации. Стабильная конъюнктура рынка позволяет им фрахтовать бизнес-джеты несколько раз в год, однако когда экономическая ситуация ухудшается, эта целевая



продолжение ►

аудитория предпочитает пересаживаться в первый класс регулярных авиалиний. Так происходило в 2008-2009 годах, так происходит и теперь. Пожалуй, эти штрихи – главное различие в портрете пассажиров деловой авиации до и после кризиса.

***Ираклий, а действительно ли, что на рынке появляется все больше «свободных» самолетов различных классов и корректируется стоимость перелета (владелец все чаще отдает свои борта на чартеры)?***

Я бы не был столь категоричен. Действительно, часть пассажиров «пересела» на регулярные авиалинии, однако наиболее устойчивая и масштабная аудитория – это собственники бизнес-джетов и корпорации – продолжают летать. Более того, бизнес Emperor Aviation диверсифицирован – мы оказываем услуги и управляющей компании, и по организации бизнес-чартеров, поэтому в принципе более устойчивы к колебаниям спроса по сравнению с другими игроками рынка, которые, например, предоставляют только брокерские услуги.

***А можно ли поподробнее рассказать о внутреннем рынке и его перспективах?***

Россия просто создана для деловой авиации. Огромная территория страны и слабое регулярное авиасообщение создают предпосылки для возобновления развития отрасли. Кроме того, не стоит забывать о фундаментальных факторах развития бизнес-авиации, которые начнут благоприятно влиять на отрасль вместе с оживлением экономики. А это – рост ВВП страны, увеличение прибылей корпораций, наличие HNWI, высокие цены на энергоресурсы, подъем строительного сектора, проведение крупных международных мероприятий. К драйверам роста



может добавиться и импортозамещение, которое способно стимулировать интерес бизнеса к регионам России. Учитывая практически полное отсутствие в них регулярного авиасообщения, бизнес-авиация может стать самым мобильным и эффективным транспортом, отвечающим новым экономическим потребностям.

По нашей оценке, состояние рынка деловой авиации в России стабилизируется уже в первой половине 2016 года, и он вновь начнет набирать обороты. Более того, «скачкообразный» рост в 3-12% будет зафиксирован к сентябрю 2015 года.

***Конкуренция на рынке услуг по менеджменту ВС и преимущества Emperor Aviation.***

Преимущества Emperor Aviation – это открытый диалог с нашими клиентами. Только на первый взгляд это может показаться чем-то эфемерным. На самом деле за прозрачными взаимоотношениями лежит реальная финансовая выгода для наших клиентов – снижение затрат на эксплуатацию бизнес-джетов составляет от 15% до 25%. Все дело в принципиально новом подходе к самой структуре финансового анализа. В нашей компании работает целый штат аналитиков, которые персонально для каждого клиента создают ежемесячный отчет. В документации детально прописаны абсолютно все статьи расхода на эксплуатацию бизнес-джета, для каждого кли-

**продолжение** ►



ента создан персональный отдельный счет в банке, через который прослеживается любая операция. Создание и поддержание такой колоссальной структуры, конечно, усложняет работу нашей компании, но серьезно упрощает жизнь нашим клиентам. Они начинают в деталях понимать, как расходуются их средства. Я не преувеличу, если скажу, что фактически мы взяли на себя образовательную функцию: единый финансовый документ, создаваемый нашими аналитиками, понятен даже человеку без специального образования. В конечном итоге объяснимое ценообразование формирует разумную выгоду от

владения бизнес-джетом, который из необъяснимо дорогого транспорта становится реальным инструментом ведения бизнеса.

***Хотелось бы узнать и о проектах компании.***

Emperor Aviation поступательно развивает качество и ассортимент предоставляемых услуг. Например, в мае 2015 года компания начала предоставлять эксклюзивные условия аренды вертолетов в VIP-комплектациях на всем протяжении Лазурного побережья, считающимся самым популярным

направлением бизнес-авиации. К услугам клиентов Emperor Aviation предлагает круглосуточное бронирование и наиболее гибкие цены на самые популярные вертолеты в своих ценовых сегментах – AgustaWestland AW139, Airbus Helicopters H125 и H130.

Для нас очевидно, что в новых реалиях успеха добьются те компании, которые предложат более прозрачные и гибкие условия при неизменно высоком качестве и безопасности. При этом ошибочно полагать, что качество может быть случайным или дешевым. Согласитесь, если вы заказываете стильный пиджак с индивидуальным покроем, то для его пошива выбираете редкий натуральный кашемир, подкладку из льна, виртуозного портного. И априори ждете качественной и недешевой работы. Также и в деловой авиации – безопасное и качественное управление бизнес-джетами в принципе не может быть недорогим и хорошим, так как в этой работе заложено множество параллельных расходов на поддержание самолета, которые категорически нельзя игнорировать.

***И напоследок вопрос о названии компании Emperor – это император?***

Не совсем. Когда я создавал Emperor Aviation, для меня было важно вывести на рынок не просто утилитарный бизнес, а мыслящую по-новому компанию, у которой есть своя философия. Emperor – это императорский пингвин, самая крупная и тяжелая птица в своем семействе, которая уверенно стоит на земле. Несмотря на солидный вес, она трогательно и нежно заботится о потомстве. Именно в этом наша философия – максимально внимательно заботиться о наших клиентах, предлагая им только самые качественные и эффективные услуги.

