



Ох уж эти проекты с чудесным свойством интриговать в тот самый момент, когда все забывают о них. Аэропортовая тема вновь привлекла нас на этой неделе. Вслед за высказываниями наших чиновников от авиации относительно возможных похорон наиболее амбициозного проекта последних двух лет по строительству аэропорта бизнес-авиации в Кубинке, внезапно ожили «реализаторы». На этой неделе нам вскользь дали понять, что к лету 2014

года все будет готово. При этом ни слова не было сказано о текущей работе и предстоящем строительстве. Просто «будет» и все. Сами по себе появятся дороги к аэропорту, построятся терминал и автоматически наберется пул постоянных клиентов. Ну что ж, посмотрим. Ведь в новейшей истории России полно примеров масштабного строительства в ограниченные сроки.

Тем не менее, по мнению Avinode, на нас хоть в чем-то можно равняться. Согласно данным шведской компании, парк бизнес-джетов российских владельцев один из самых молодых в Европе, и этот тренд будет продолжаться и в будущем. Правда, даже Avinode достаточно сложно проследить и нарисовать объективную картинку по количеству воздушных судов российских владельцев. Известно, что российскую прописку имеет лишь треть самолетов, остальные регистрируются в офшорах. При этом за 2011-2012 годы две трети приобретенных самолетов были поставлены с заводов.



Есть 400!

25 марта 2013 года Cessna Aircraft выкатила из производственного цеха в Вичита 400-й бизнес-джет CJ3. Легкий бизнес-джет CJ3 уже девять лет находится в эксплуатации

стр. 15



В одной упряжке

МАРАП и инициативная рабочая группа ведущих производителей деловых самолетов будут вместе бороться за отмену таможенного НДС

стр. 17



Вторичный рынок показывает своеобразие

Количество продающихся бизнес-джетов не снижается, но, по данным консалтинговой компании JetNet, растет число находящихся в активной эксплуатации деловых самолетов

стр. 19



Защевелились

Дирекция московского транспортного узла заявляет, что Центр бизнес-авиации в аэропорту «Кубинка» (Московская область) начнет работу летом 2014 года

стр. 20



КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

Gulfstream G650

На развивающихся рынках бизнес-джеты тяжелее и моложе

Компания Avinode провела исследование, согласно которому развивающиеся рынки, такие как Ближний Восток, Россия, Африка, Азия, имеют в своем парке значительно большую долю ультрадальних и новых бизнес-джетов, чем на традиционных рынках Старого Света и США.

Согласно опубликованным данным, в США средний возраст бизнес-джета на четыре года больше, чем в Европе или на развивающихся рынках, где большинство самолетов было приобретено в течение последних семи лет. Но все же Европа немного отстает от той же России, Африки, Азии и стран Ближнего Востока, где доля самолетов, выпущенных после 2006 года, составляет 61%, тогда как в Европе эта цифра равна 54%.

Исключением из этой тенденции является рынок Латинской Америки, который с одной стороны можно отнести к так называемым «новым» рынкам, а с другой – в этом регионе значительную долю флота составляют легкие бизнес-джеты, что характерно

для США и Европы. В Avinode считают, что это связано с особенностью модели использования бизнес-авиации в этих странах. В США, Европе и Латинской Америке основная доля трафика приходится на внутренние полеты, в то время как на развивающихся рынках бизнес-джеты больше используют на международных маршрутах.

Что же касается России, то даже таким специалистам, каким является Avinode, достаточно сложно проследить и нарисовать объективную картинку по количеству воздушных судов российских владельцев. Год назад ситуация уже внушала определенный **оптимизм**, и сейчас общее количество воздушных судов, принадлежащих нашим соотечественникам, стремительно приближается к цифре в 500 бортов. Правда, российскую прописку имеет лишь треть самолетов, остальные «болтаются» в офшорах. При этом, как отмечают эксперты рынка, за 2011-2012 годы две трети приобретенных самолетов были поставлены с заводов. Речь идет о 18-24 бизнес-джетах.



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

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

Первая десятка

21 марта 2013 года Gulfstream Aerospace поставил 10-й бизнес-джет G650. Обладателем самолета стала американская компания Walt Disney Company. Самолет с бортовым номером N100ES, заказанный киностудией еще в 2008 году, уже прибыл в калифорнийский город Бербанк, где и будет базироваться. Таким образом, легендарная кинокомпания в настоящее время эксплуатирует исключительно самолеты американского производителя – Gulfstream G450 (2010 год выпуска, бортовой номер N300ES) и G550 (2011 года выпуска, бортовой номер N900ES).

Сейчас G650 активно выполняет полеты для ввода в строй новых экипажей и в начале следующей недели начнет эксплуатироваться в интересах самой кинокомпании.

С момента поставок новых самолетов G650 (20 декабря 2012 года) производитель передал заказчикам десять машин, восемь из которых получили клиенты из США.

Напомним, что график поставок G650 немного скорректировался. По словам нового председателя и генерального директора General Dynamics Феба Новаковича (Phebe Novakovic), после первых поставок темп передачи G650 клиентам немного замедлился. Это связано с необходимостью доработок серийных самолетов в соответствии с условиями финальной сертификации самолета. Основной причиной сложившейся ситуации стало решение продолжать процесс производства в то время, когда самолет еще не был сертифицирован.



Фото KSBD Photo, www.flickr.com

КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



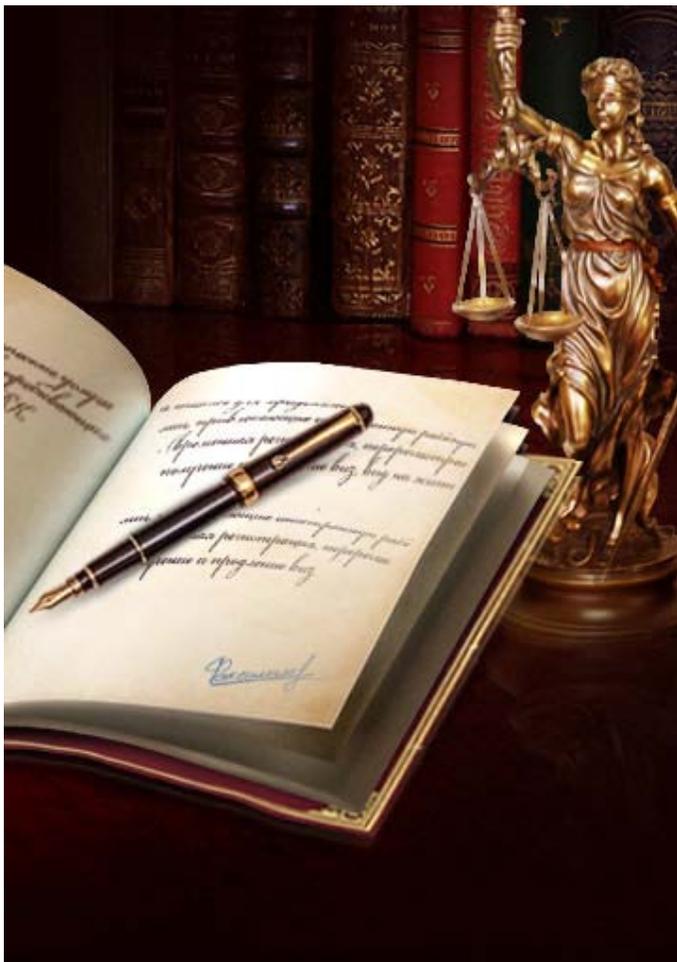
Центр Деловой Авиации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

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

Юридическая поддержка

Адвокатское бюро «Корельский, Ишук, Астафьев и партнеры» вступило в Объединенную Национальную Ассоциацию Деловой Авиации (ОНАДА). Для КИАП это очередной шаг, направленный на развитие и укрепление недавно открывшегося авиационного направления под руководством Анны Нумеровой и Лины Тальцевой.



В рамках сотрудничества с ОНАДА адвокатское бюро планирует принимать активное участие в ключевых направлениях деятельности Ассоциации, направленных на развитие сегмента деловой авиации России. Бюро будет расширять свое сотрудничество с органами законодательной и исполнительной власти, Министерством транспорта Российской Федерации и Федеральным агентством воздушного транспорта по вопросам разработки и совершенствования воздушного законодательства России, обеспечения безопасности полетов и созданию условий для успешной предпринимательской деятельности компаний-участников рынка деловой авиации. Кроме того, членство в Ассоциации будет способствовать установлению и развитию деловых связей с членами Ассоциации и участниками рынка — российскими и зарубежными компаниями.

В рамках партнерства Бюро будет принимать участие в работе Комитетов и рабочих групп ОНАДА, инициировать создание новых Комитетов и групп, обеспечивая, таким образом, представление своей позиции в работе ОНАДА.

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) была сформирована в июле 2009 года после объединения двух ассоциаций НАДА и УВАА. В настоящий момент в Ассоциацию входит более 80 компаний рынка деловой авиации.

ОНАДА создана с целью представления и защиты интересов ее членов, организации работы по формированию рынка деловой авиации в России и его развитию, созданию условий для успешной предпринимательской деятельности компаний-участников рынка деловой авиации.



РЕГИОНАЛЬНЫЙ ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

Международный аэропорт «Казань»,
г. Казань, Республика Татарстан,
26 апреля 2013 года

www.rubaa.ru/kazan2013

Авиа Групп обзаведется вертолетной площадкой

В январе 2013 года ООО «Авиа Групп» получило положительное заключение Государственной экспертизы проектной документации (ФАУ «ГЛАВГО-СЭКСПЕРТИЗА РОССИИ») по объекту капитального строительства «Строительство вертолетной площадки в а/п Шереметьево в районе Терминала «А».

На тендерной основе был выбран генподрядчик на выполнение строительно-монтажных работ. Под строительство отведен земельный участок площадью 9500 м².

Строительные работы планируется начать в первой декаде апреля, завершение работ намечено на начало июня текущего года. Далее ожидается получение сертификата, навигационного паспорта и введение площадки в аэропортовый комплекс Шереметьево.

Вертодром рассчитан на прием всех типов вертолетов среднего класса, включая Ми-8 МТВ.

В ближайших планах компании «Авиа Групп» - строительство многофункционального ангарного комплекса на участке рядом с Терминалом А. В настоящий момент завершён тендер на разработку архитектурной концепции проекта. Ангарный комплекс №2, общая площадь которого 8400 м², предназначен для размещения самолетов и вертолетов бизнес-класса.

Согласно архитектурной концепции, ангарный комплекс включает трехэтажную пристройку административно-бытового комплекса (АБК). В здании планируется размещение инженерно-технической и диспетчерской служб, обслуживающего персонала, сотрудников ООО «Авиа Групп Хэндлинг».



Bell Helicopter Your Mission: save lives
A Textron Company

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

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

Мобильный журнал Gulfstream

Компания Gulfstream Aerospace недавно представила мобильную версию своего журнала Nonstop. Приложение Nonstop уже доступно для бесплатной загрузки с Apple App Store.



Бумажная версия журнала Nonstop была запущена в 2011 году. Целевой аудиторией этого издания являются владельцы самолетов Gulfstream, деловые путешественники и авиационные специалисты. В темах Nonstop – авиация для бизнеса, путешествия для бизнеса и отдыха и образ жизни, которые интересны широкой аудитории.

«Приложение Nonstop дополняет печатное издание фантастическим интерактивным интерфейсом», – говорит Скотт Нил, старший вице-президент по продажам и маркетингу Gulfstream. «Читатели смогут узнать больше об интересных историях с видеовставками, посмотреть фотографии и другой интерактивный контент, например, виртуальные туры. Приложение, как и печатный журнал, обращено к взыскательной аудитории, которая ищет совершенства».

Приложение Nonstop доступно в App Store для iPad www.itunes.com/AppStore.

Phenom 300 рекордно пролетел над США

Embraer Executive Jets зафиксировал три рекорда скорости в легкой весовой категории C-1.f Группа III (масса от 13225 до 19842 фунтов), когда Phenom 300 пролетел по маршруту из штаб-квартиры компании в Мельбурне в Международном аэропорту Догерти Филд (LGB) в Лонг-Бич, Калифорния. Перелет состоял из двух отрезков – из Мельбурна в Эль-Пасо и Эль-Пасо – Лонг-Бич. Кроме того, рекорд скорости был установлен для полного перелета между Мельбурном и Лонг-Бич. В Лонг-Бич Phenom 300 выставлялся на статической экспозиции, а также принимал участие в демонстрационных полетах в Калифорнии.

«Эти рекорды являются подтверждением скорости, эффективности и надежности Phenom 300», – говорит Роберт Кнебель, вице-президент Embraer Executive Jets по продажам в Северной Америке. «Возможность выполнения широкого спектра задач, включая трансконтинентальные перелеты по США, была частью нашего конструкторского замысла при разработке Phenom 300. И эти рекорды выдвигают на передний план такую возможность. Данное событие еще более важным делает тот факт, что в последнее время были особенно сильны западные ветры. Мы выбрали эти условия для установки рекорда для того, чтобы особо подчеркнуть скорость, дальность и быстроту обслуживания при дозаправке».

Рекордный полет состоялся 27 февраля 2013 года на первом Phenom 300, произведенном на сборочном производстве в Мельбурне. Бизнес-джету потребовалось четыре часа 16 минут и 33 секунды, чтобы на средней скорости относительно земли 330 узлов со встречным ветром в 100 узлов пролететь 1380 миль



и достичь Эль-Пасо. После 27-минутной дозаправки топливом, самолет вылетел в Лонг-Бич и через один час 55 минут и 20 секунд, пролетев 607 миль со средней скоростью относительно земли 340 узлов и встречным ветром в 100 узлов, приземлился в Калифорнии.

Кроме того, Phenom 300 установил рекорд скорости на маршруте Мельбурн – Эль-Пасо – Лонг-Бич, потратив на перелет шесть часов 11 минут и 53 секунды, а полное время, включая посадку для заправки, составило шесть часов 38 минут, при этом средняя скорость относительно земли была 330 узлов, а полное расстояние 1987 миль.

Документы по этим рекордам сейчас находятся на рассмотрении в Национальной ассоциации аэронавтики США.

Зеленый свет для Eclipse 550

Американский авиапроизводитель Eclipse Aerospace сообщает о получении окончательных поправок в производственный сертификат FAA, что позволяет компании приступить к финальной стадии производства и летных испытаний. Как и планировалось ранее, первый самолет будет поставлен заказчику в третьем квартале текущего года.

Оригинальное одобрение производства Eclipse получил в прошлом году. Это позволило компании начать производство EA550 и необходимые компоненты в соответствии с утвержденным FAA типом конструкции. Однако при этом требовался прямой надзор специалистов FAA над всеми фазами производства и испытательными полетами.

«Как правило, производители собирают первую партию самолетов под руководством FAA», - заявил Мейсон Холланд, главный исполнительный директор Eclipse Aerospace. «Тот факт, что каждый новый Eclipse 550 будет производиться в соответствии с полным производственным сертификатом FAA, многое говорит о нашей команде».

В середине марта 2013 года авиапроизводитель сообщил о первом подключении к системам самолета и запуске двигателей PW610F от Pratt & Whitney (такие же двигатели использовались и на модели Eclipse 500). В конце марта 2013 года производитель завершил сборку двух самолетов Eclipse 550, и получение «окончательного» производственного сертификата позволит компании начать поставки в ранее обозначенные сроки.

По состоянию на конец 2012 года базовая цена Eclipse 550 равнялась \$2,695 млн.

Взлетел третий Embraer Legacy 500

22 марта 2013 года совершил первый полет третий прототип самолета Embraer Legacy 500 (бортовой номер PT-ZFV). Этот полет новейшего среднего бизнес-джета продолжает программу летных испытаний, которые должны завершиться в 2014 году сертификацией и первыми поставками. Впервые Legacy 500 поднялся в воздух в конце ноября прошлого года. С тех пор первые две машины налетали 122 часа, выполнив 66 полетов. На третьем прототипе продолжится тестирование основных систем самолета, включая тесты шумовых характеристик, авионики, работы электрических систем и интерьера.

По словам президента Embraer Executive Jets Эрнеста Эдвардса, первые два прототипа уже хорошо показали себя в программе летных испытаний, и первый полет третьего Legacy 500 является важной вехой для всей программы. Всего в испытательной программе будут участвовать четыре самолета.

Особенностью Legacy 500 является применение электродистанционной системы управления полетом, что на подобного класса самолетах применяется впервые. И именно из-за этой системы производитель несколько раз переносил начало летных испытаний (первый полет был запланирован на конец 2011 г). Однако поставщик компонентов ЭДСУ, компания Parker Aerospace, справился с проблемами, и сейчас ЭДСУ работает в штатном режиме.

Практическая дальность полета Legacy 500 с двумя пилотами и четырьмя пассажирами на борту составит 3000 морских миль (5500 км), максимальная высота полета — 45000 футов (13,7 тыс. м), крейсерская скорость — 0,82М. Максимальная вместимость бизнес-джета составляет два пилота и 12 пассажиров. Каталожная стоимость Legacy 500 заявлена на уровне 18,4 млн. долл.



Больше гарантий

Канадский авиапроизводитель Bombardier Aerospace после сообщений о том, что не видит необходимости **в модернизации** в ближайшее время самолетов семейства Challenger, пошел на очередной маркетинговый шаг по привлечению клиентов на бизнес-джет Challenger 605. 28 марта 2013 года компания сообщила о расширении гарантии на самолет данного типа, увеличив гарантийный срок до пяти лет или 5000 часов. Ранее эти цифры составляли три года или 3000 часов. Новые гарантийные условия начнут применяться к самолетам, поставленным заказчикам после 1 апреля текущего года.

Основная гарантия покрывает обслуживание большей части систем и покрытий самолета. При этом гарантия на авионику составляет 5 лет, без учета количества летных часов, на основные конструкции планера 10 лет или 10 000 часов, а на двигатель 5 лет или 2500 часов работы.

В настоящее время Bombardier поставил на рынок 189 самолетов Challenger 605. Challenger 605 является преемником популярной модели 604, который в течение 10 лет удерживал позиции лидера продаж среди бизнес-джетов с большим салоном. Среди самолетов своего класса, Challenger 605 признан лидером в отношении комфортности салона, надежности. Просторный и комфортабельный пассажирский салон Challenger 605 способен вместить 19 пассажиров, но наиболее комфортабельными являются компоновки на 9-12 мест. Увеличенные иллюминаторы, измененный контур стен, эргономичный интерьер и комбинированное освещение делают салон просторным, а высокий потолок позволяют человеку стоять в полный рост.

В 2013 году Challenger 605 стоит чуть менее \$26 млн.

Cessna поставляет первый бизнес-джет в крошечную Гайану

22 марта 2013 года в небольшом государстве Гайане, которое расположено на северо-западе южноамериканского континента, отмечался праздник – 100-летие местной авиации. Этой датой воспользовался американский производитель Cessna Aircraft, поставив впервые в истории страны новый бизнес-джет – восьмиместный Citation XLS+.

Аэропорт Огле, который и станет базовым для нового бизнес-джета, в последнее время пользуется популярностью среди клиентов бизнес-авиации. Однако в основном это зарубежные компании, прилетающие в страну по бизнесу, либо привозящие туристов на отдых. Собственный же бизнес-парк Гайаны насчитывает всего лишь четырнадцать турбовинтовых самолетов (преимущественно Cessna 208B Grand Caravan), которые задействованы в основном как авиатакси. Единственный же «бизнес-джет» - стари-

чок Boeing 757-200, который используется для перевозки первых лиц государства.

Выступая на официальной церемонии передачи самолета, в Cessna Aircraft также сообщили о назначении Tropical Aviation Distributors официальным дилером своей марки в стране и выразили уверенность, что джеты семейства Citation в ценовой категории от \$4 до \$12 млн. найдут своих покупателей в стране. Сейчас производитель ведет переговоры на поставку двух самолетов Citation CJ2+ до конца 2013 года.

Гайана – крошечное государство на северо-восточном побережье Южной Америки с населением чуть менее миллиона человек. Страна богата природными ресурсами: бокситы, золото, алмазы, твердая древесина, креветки, рыба. В стране 3 международных аэропорта и около 40 местных аэродромов.



P&W работает над новым мотором

Компания Pratt & Whitney Canada сообщила о планах запуска в производство новой серии турбинных двигателей мощностью 2000 лошадиных сил, которые предназначаются для нового сегмента супер-средних вертолетов. По мнению специалистов, в перспективе такие моторы могут устанавливаться на многоцелевых турбопропах, используемых для корпоративных целей.

Разработка двигателя нового поколения для вертолетов весовой категории 7-9 тонн в настоящее время находится на стадии предварительного рассмотрения дизайна. В отличие от других моторов P&W, этот ГТД создается изначально для вертолетов. Но мотор такой мощности необходим и рынку турбопропов. В числе возможных вариантов использования нового двигателя специалисты называют King Air и Pilatus PC-12, часто применяющиеся для корпоративных транспортных перевозок и решения специальных задач. Правда, они не предполагают, что двигатель появится на этих машинах в самое ближайшее время.

Но определенная перспектива есть. Как отмечают в компании P&W, новый мотор может заменить ТВД PW100, поскольку будет на 10% экономичнее и надежнее. Все, что пока известно о конструкции нового двигателя на сегодняшний день, так это то, что технологии изготовления секций турбины и компрессора будут позаимствованы у весьма перспективного редукторного турбовентиляторного мотора PurePower PW1000G. В линейке продуктов P&W новый мотор займет нишу между PT6 (1,6-2 тыс. л.с.) и мотором мощностью 5-7 тыс. лошадей, который разрабатывается для 90-местного регионального лайнера будущего. Проект P&W будет конкурировать с моторами General Electric CT7 и Turbomeca Makila, доминирующими в этом сегменте.

Источник: Privat.aero

Bell-429 впервые на HeliRussia

На 6-й выставке HeliRussia в Москве Bell Helicopter впервые представит свой флагман - вертолет Bell-429. В последние два года эта модель приобрела большую популярность у российских клиентов. Вертолет сочетает в себе лучшие качества и характеристики, которые бесспорно делают его лидером среди легких двухдвигательных машин.

Bell-429 обладает способностью быстро трансформировать кабину, что позволяет назвать этот вертолет по-настоящему универсальным. Высоко отмечается просторность кабины для выполнения медицинских задач. Также это важный критерий и для самых требовательных лиц – VIP-клиентов, которые проявля-

ют явный интерес к данной машине. Bell-429 отличается маневренностью и надежностью в российских условиях.

«Безусловно, премьера Bell-429 в Крокус Экспо, на крупнейшей в регионе вертолетной выставке, это событие и для нас, и для посетителей, - говорит Александр Евдокимов, представитель Bell Helicopter в России, - увидеть этот аппарат - это уже событие для ценителей технологий и комфорта».

Вертолет Bell-429 будет представлен публике с 16-го по 18-е мая на экспозиции Bell Helicopter, стенд 5С.



aleksandrmarkin@geg

Пролетая над мегаполисом

Премьер-министр Дмитрий Медведев все активнее осваивает воздух. В пятницу глава правительства покинул Белый дом на вертолете и будет делать это чаще, пишет Российская газета.

Вертолет, как средство передвижения первых лиц государства - дело вполне обычное, но характерное для их рабочих поездок в другие регионы страны. В столице к помощи винтокрылых машин руководство страны до сих пор прибегало в редких, единичных случаях, но время не стоит на месте.

В пятницу, 22 марта, в Facebook Дмитрия Медведева появились две свежие фотографии. На одной премьер здоровается с пилотом вертолета специального летного отряда «Россия», припаркованного на площадке прямо у Дома правительства. Это один из итальянских вертолетов Augusta AW139, приобретенных для нужд первых лиц государства. На другой фотографии с воздуха снята гостиница «Украина».

- Об этом давно говорили, и сегодня, после завершения работы по укреплению вертолетной площадки, Дмитрий Медведев вернулся в свою загородную резиденцию на вертолете, - подтвердила пресс-секретарь премьер-министра Наталья Тимакова. Чтобы не создавать дополнительные проблемы на и без того загруженных транспортом московских улицах, служба безопасности проработала схему воздушного передвижения главы правительства. Эту возможность, заметила Тимакова, предусматривают для большинства маршрутов Медведева.

- Если погодные условия будут позволять, глава кабинета будет пользоваться вертолетом, чтобы добраться до мест проведения мероприятий вне Белого дома, где для этого будут условия, - заверила пресс-секретарь главы правительства.

Kuwait Airways оправдывается за правительственный парк

Национальный перевозчик Кувейта - Kuwait Airways, который обслуживает самолеты, перевозящие первых лиц государства, выступил с официальным сообщением, после череды негативных публикаций в ряде СМИ. Журналисты местных СМИ распространили слухи (по мнению Kuwait Airways) о том, что количество воздушных судов, эксплуатирующихся в интересах политической элиты страны, непомерно велико и в количественном эквиваленте превышает все самолеты национального перевозчика. Кроме этого, главными пассажирами этих самолетов зачастую становятся и «рядовые» мультимиллионеры Кувейта, которые на коммерческой основе фрахтуют самолеты. Особую озабоченность вызывает у журналистов и то, что все самолеты правительственного авиаотряда принадлежат к так называемому классу VVIP (BBJ 747-8, ACJ319, Gulfstream V и другие). Журналисты называют цифру в 18-27 бизнес-джетов неприемлемой, особенно в ситуации, когда национальный перевозчик находится далеко от оптимальной финансовой формы при резкой нехватке самолетов в парке Kuwait Airways.

В свою очередь Kuwait Airways, отвечая на критику, говорит о том, что количество бортов в правительственном парке сильно преувеличено, и в настоящее время только восемь бизнес-джетов обслуживают государственных чиновников. Это самый маленький парк правительственных самолетов в странах региона. Что касается самолетного парка, то он формировался исходя из задач, и поэтому в нем присутствуют самолеты различной дальности и пассажироместности.

«Правительственный авиапарк – визитная карточка нашей страны, по которой судят о Кувейте, с момента посадки самолета в аэропорту любой страны. Правительственными самолетами пользуются исключи-



тельно граждане, имеющие такие привилегии, и их список доступен каждому кувейтцу. Кроме того, этот список подписан Его Величеством Эмиром Кувейта. По своему статусу некоторые из первых лиц государства имеют персональные самолеты, но эта практика распространена во всех странах мира», - комментируют в Kuwait Airways.

Что же касается нецелевого использования самолетов, то этот факт в Kuwait Airways признают и приветствуют, так как все вырученные за полеты деньги идут исключительно в компанию на модернизацию текущих проектов. Также в Kuwait Airways обращают внимание СМИ и на то, что благодаря наличию такого количества различных типов самолетов удастся эффективно их использовать в случаях возникновения чрезвычайных ситуаций, например при эвакуации граждан Кувейта из различных регионов мира (стихийные бедствия, военные конфликты и т.д.). Отдельным и достаточно удачным сегментом в Kuwait Airways считают создание подразделения по медицинской эвакуации, которое работает в правительственном авиакрыле.

Royal Jet пробует VVIP-туризм

Royal Jet в конце прошлой недели сообщил о запуске нового проекта Royal Jet Luxury Vacations (RJLV) и выходе в новый для себя сегмент – VVIP-туризм. Партнером оператора из ОАЭ стал крупнейший британский провайдер luxury-услуг - Eden Luxury Group. Согласно подписанному соглашению, компании создают совместное предприятие Royal Jet Luxury Vacations и начинают совместно работать на Сейшельских островах. Новая компания будет предлагать эксклюзивный отдых под ключ: перелет бизнес-джетом Royal Jet, размещение в отелях Banyan Tree Seychelles и Maia Resort и индивидуальное обслуживание на всех стадиях путешествия, включая воздушные экскурсии и услуги персонального менеджера. Уже сейчас компании предлагают присоединиться к проекту и других участников рынка из числа перевозчиков и провайдеров гостиничного сегмента.

«Бренд Royal Jet, безусловно, привлечет состоятельных путешественников со всего мира. Уже в процессе реализации проекта мы постараемся доказать, что непревзойденный по уровню комфорта отдых начнется уже после первого звонка в компанию. Мы также постараемся, чтобы клиенты вновь и вновь обращались к нам, и поэтому введем специальные условия для постоянных заказчиков, которые обязательно их порадуют. Мы очень надеемся, что клиенты из Китая и России станут постоянными заказчиками услуг, ведь парк бизнес-джетов Royal Jet позволяет с комфортом преодолевать значительные расстояния. В дополнение к собственному парку самолетов мы имеем эксклюзивное соглашение с Etihad Airways, география полетов которой позволит также быстро добраться до Сейшел. А уровень сервиса на борту Etihad Airways признан одним из лучших в мире», - комментирует главный исполнительный директор Royal Jet Шейн О'Хара.

С эстонской пропиской

25 марта 2013 года один из крупнейших европейских операторов London Executive Aviation (LEA) пополнил свой флот еще одним новым самолетом. Им стал Legacy 650 (самолет 2012 года выпуска, бортовой номер G-RBND). В результате этого приобретения, LEA станет управлять самым большим в мире флотом самолетов Embraer Legacy (девять самолетов), если исключить операторов долевого владения.

Новый 13-ти местный джет будет базироваться в Таллинне (Эстония), где компания уже имеет аналогичный борт (G-SYNA). В конце февраля текущего года London Executive Aviation **анонсировала** программу развития перевозок вне европейского рынка.

Управляющий директор LEA Джордж Галанополос (George Galanopoulos) прокомментировал возможности Legacy 650: «Как и Falcon 900EX, Legacy 650 дает нам по-настоящему трансатлантические возможно-

сти. Он имеет максимальную дальность с четырьмя пассажирами в 3800 миль. С ним мы можем предложить такие беспосадочные рейсы, как Лондон-Нью-Йорк, Лондон-Лагос, Лондон-Дубай и Лондон-Астана. И у нас есть заказ на наш Legacy 650 до Сейшельских островов с одной дозаправкой, а также уже был осуществлен полет по маршруту Лондон-Лос-Анджелес только с одной быстрой остановкой для заправки в Канаде. Мы можем предоставить эти услуги примерно на 30% дешевле, чем аналогичные рейсы на Gulfstream и Bombardier Global, при том, что салоны этих самолетов практически идентичны».

«Размещение нового Legacy 650 в Таллинне позволит удовлетворить растущий спрос на частные авиарейсы в Балтийском регионе и дополнит работу других наших бизнес-джетов Legacy, в том числе G-SYNA».



Gamma развивается на Ближнем Востоке | Назначен новый президент NetJets Europe

Gama Aviation FZE (ближневосточная «дочка» Gama Aviation) заканчивает формировать самолетный парк. Вслед за поставками в середине 2012 года самолетов Challenger 604, Legacy 600, Legacy 650, Hawker 800XP и Boeing 737 в VIP-конфигурации, ближневосточный бизнес-оператор получил очередной Embraer Legacy 600. Все эти самолеты уже приступили к выполнению чартерных перелетов и будут эксплуатироваться в интересах частных клиентов, преимущественно из стран Персидского залива. Кроме этого, компания сообщает об окончательном вводе в строй FBO в Абу-Даби (Al Bateen Executive Airport).

Как сообщают представители компании, прошедший год для Gama Aviation FZE выдался достаточно богатым на события. В течение 2012 года компания открыла, помимо FBO в Шардже, филиалы в Джидде и Абу-Даби, а также существенно увеличила количество выполненных рейсов (предварительно на 9%), несмотря на достаточно медленный общий рост перевозок в регионе. Также Gama Aviation FZE неоднократно становилась лауреатом многих международных премий.

Помимо нового FBO в Al Bateen Executive Airport, Gama Aviation FZE управляет аналогичным комплексом в Шардже, где компания базирует пять самолетов различной размерности, включая ACJ318, и имеет ангар общей площадью 12000 кв.м., введенный в эксплуатацию в конце октября 2011 года. Изначально эксплуатация ангара планировалась исключительно в интересах перевозчика, однако в процессе строительства было принято решение о предоставлении услуг оперативного технического обслуживания и другим компаниям.

26 марта 2013 года NetJets Europe сообщила о назначении на пост президента и главного операционного директора компании Марка Уилсона. В новой должности г-н Уилсон продолжит осуществлять оперативное управление текущей деятельностью, а также флотом, состоящим из более 130 воздушных судов. При этом главной задачей нового топ-менеджмента NetJets Europe по-прежнему остается неизменно высокий уровень безопасности и предоставление своим клиентам сервиса мирового класса.

Свою карьеру в NetJets Europe Марк Уилсон начал в 2007 году в должности директора отдела нормативного регулирования, затем он был назначен на пост главного операционного директора компании. Кроме того, Марк Уилсон является директором аэропорта Франкфурт-Эгельсбах и членом правления Европейской ассоциации деловой авиации.

«Я очень рад новому назначению. Моя цель — обеспечивать лидирующие позиции NetJets Europe на рынке, отвечая самым взыскательным требованиям наших клиентов, и гарантировать то, что мы всегда окажемся рядом и именно в то время, которое необходимо клиентам NetJets Europe, и предоставим первоклассное обслуживание, что подтверждено высокими стандартами безопасности и сервиса».

Прежде чем присоединиться к NetJets Europe, Марк Уилсон занимал должность главного исполнительного директора Британской ассоциации бизнес-авиации и авиации общего назначения, представляющей частную авиапромышленность в Великобритании и по всей Европе. Г-н Уилсон исполнял обязанности председателя Консультативного совета Европейского агентства по авиационной безопасности с 2006 по 2009 гг. Он начал свою профессиональную карьеру



в роли управляющего директора британской авиационной компании Бриттен-Норман.

Марк Уилсон имеет ученую степень Лондонского университета в области аэронавигационного машиностроения. Г-н Уилсон является членом Авиационного общества Великобритании.

Эрик Коннор, бывший председатель и генеральный директор NetJets Europe, покинул компанию в декабре 2012 года, чтобы воспользоваться другими возможностями для карьерного роста.

ExecuJet попробует быть продавцом

Дочерняя компания ExecuJet – ExecuJet Aircraft Trading сообщает о получении эксклюзивных прав на продажу самолета Airbus ACJ320. Скорее всего, речь идет о бизнес-джете португальской частной компании Masterjet. Примечательно, что 26-ти местный самолет (2002 года выпуска, бортовой номер CS-TFY) был весьма популярным среди глав некоторых государств, и Masterjet активно рекламировала специальное предложение по аренде Airbus ACJ320 [«Head of State»](#).

Ранее самолет принадлежал одной из лизинговых компаний Великобритании. Компания сдавала самолет в краткосрочную аренду главам государств из Центральной Америки, Африки и островных государств (Того, Науру, Фиджи). В силу довольно слабой политической активности в этих странах, иметь собственный VIP-парк просто не рационально. Именно поэтому они пользовались услугами по краткосрочному лизингу самолета представительского класса. Затем Airbus ACJ320 был выкуплен компанией Masterjet. Перевозчик не стал менять салон (а он действительно соответствует самым изысканным требованиям клиентов), а лишь внес незначительные дополнения в навигационную систему лайнера. Однако в силу сложной экономической ситуации в мире спрос на чартеры на самолетах подобного класса значительно упал, и компания приняла единственно правильное решение – его продать. Второй возможной причиной отказа от эксплуатации столь специфического лайнера стало вступление в середине декабря 2012 года Masterjet в альянс AirClub, который сфокусирован на внутриевропейском рынке.

ExecuJet Aircraft Trading уже имеет большое портфолио из самолетов различных классов, начиная от небольших Hawker и Learjet и заканчивая «серьезными» бизнес-джетами Bombardier Global.

В укреплении – сила

Немецкий оператор бизнес-авиации DC Aviation продолжает активно искать выход из непростой ситуации, сложившейся на европейском рынке бизнес-перевозок. В начале недели стало известно, что немецкая компания наконец-то, после почти полуторогодового обсуждения деталей, приобрела швейцарского оператора Jet-Link.

Основанная в 1997 году Ханспетером Кандрианом компания Jet-Link базируется в Цюрихе и «работает» на бизнес-джетах Learjet 45 и Falcon 7X. Кроме этого, оператор неоднократно был официальным вертолетным перевозчиком Всемирного Экономического Форума в Давосе. В вертолетном парке компании – Eurocopter AS365 Dauphin II и Bell 206. Примечательно, что все воздушные суда сертифицированы для работы в аэропортах с короткими взлетно-посадочными полосами и крутыми глиссадами, таких как Лондон Сити и некоторых швейцарских аэропортах, требующих специальной сертификации.



Однако сокращение ряда департаментов Jet-Link (управление воздушными судами, техническое обслуживание и ряд других), вызванное серьезной конкуренцией со стороны других провайдеров, работающих в Цюрихе, напрямую повлияло и на финансовое положение оператора.

С другой стороны, компании DC Aviation сейчас как никогда необходима «подпитка» в виде новых рынков. Комментируя эту сделку, в DC Aviation отмечают, что приобретение Jet-Link является очередным шагом стратегии по экспансии на рынки Западной и Восточной Европы. Получив базу в Цюрихе, немецкий оператор продолжит реализацию и «ближневосточного проекта» (в конце декабря 2011 года DC Aviation и компания Al Futtaim Group из ОАЭ создали совместное предприятие по организации чартерных рейсов и техническому обслуживанию самолетов в регионе).

«Цюрих является одним из самых активных, с точки зрения бизнеса, городов Европы. И именно здесь количество рейсов, выполняемых по ближневосточным направлениям, одно из самых больших», – комментируют в компании. Менеджмент DC Aviation еще думает, сохранять ли бренд Jet-Link, однако уже в ближайшее время в рекламных буклетах перевозчика появятся слоганы «Сделано в Германии» и «Швейцарская точность».

В настоящее время DC Aviation располагает парком из более двух десятков реактивных самолетов – Airbus 319CJ, Bombardier Global 5000, Bombardier Challenger 604, Gulfstream G550, Cessna Citation XLS, Bombardier Learjet 40/45XR, Embraer Legacy 600 и Dornier 328Jet. Парк самолетов базируется в Штутгарте, Дубай, Абу-Даби, Санкт-Петербурге, Москве, теперь и в Цюрихе.

EC175 улетел из США

Летные характеристики вертолета Eurocopter EC175, оснащенный современной авионикой, маневренность и уровень безопасности получили восторженные отзывы во время демонстрационного тура по США.

Трехнедельный тур по нескольким штатам вдоль побережья Мексиканского залива, выполнявшийся на первом серийном вертолете EC175, позволил пилотам, техническому персоналу операторов лично испытать эту машину. Вертолет был также представлен на авиационной выставке Heli-Expo 2013 в Лас-Вегасе.

Среди полученных отзывов были даны высокие оценки скорости реакции системы управления вертолетом, плавности полета, обзорности, летным характеристикам и комфортабельности салона.

Пилотам нескольких компаний была предоставлена возможность управления EC175. С 25 февраля по 15 марта за более чем 50 часов, проведенных в воздухе, 285 членов экипажей вертолетов и пассажиров совершили полеты над побережьем и в оффшорные зоны.



Среди полученных отзывов были следующие: «Вертолет EC175 летит как ковер-самолет - ровно и бесшумно»; «Не встречал подобной системы авионики»; «Отличные летные качества с прекрасным ускорением и торможением»; «Великолепный обзор»; «На сегодня EC175 просто самый современный и безопасный вертолет в мире».

Новая авионика Helionix получила хорошие отзывы пилотов, оценивших на практике усовершенствованную систему, за счет которой достигаются универсальность применения вертолета и высочайший уровень безопасности, что увеличивает степень защиты от превышения ограничений допустимых режимов полета и оказывает помощь пилоту, предоставляя информацию о полете.

Кроме этого, участники тура подтвердили скоростные данные вертолета – его рекомендованная крейсерская скорость составляет 150 узлов (277 км/ч), а максимальная скорость превышает 165 узлов (305 км/ч).

Во время демонстрационного тура также была оценена дальность полета вертолета EC175, удовлетворяющая самые высокие требования к оффшорным перевозкам, как операторов нефтегазовой отрасли, так и компаний, работающих в других сферах. Вертолет EC175 в конфигурации для оффшорных работ может перевозить 16 пассажиров на расстояние более 140 морских миль (260 км), а в комплектации повышенной комфортности – 12 пассажиров на расстояние в 200 морских миль (370 км).

Тур EC175 в США включал посещение Нью-Иберия, Лафайет и Лейк-Чарльз, штат Луизиана, и закончил-



ся трехдневным визитом в город Хьюстон, штат Техас. Во время остановок были организованы презентации, демонстрирующие различные возможности EC175, от летных характеристик и производительности вертолета до инновационной системы обслуживания и сервисной поддержки, осуществляемых компанией Eurocopter.

EC175 был доставлен грузовым самолетом обратно в Европу и в дальнейшем будет участвовать в демонстрационных полетах, запланированных в этом году в других регионах мира.



Есть 400!

25 марта 2013 года Cessna Aircraft выкатила из производственного цеха в Вичита 400-й бизнес-джет CJ3. Легкий бизнес-джет CJ3 уже девять лет находится в эксплуатации, и выпуск юбилейного самолета был отмечен торжественной выкаткой и фотосессией с сотрудниками сборочной линии Cessna CJ3.

«Это событие является свидетельством того, что линейка CJ является наиболее успешным семейством бизнес-джетов в мире», - говорит руководитель подразделения CJ Дон Беверлин. «Сотрудники Cessna, которые собирают, и техники, которые обслуживают бизнес-джеты CJ, гордятся тем, что передают клиентам безопасный, надежный продукт, удовлетворяющий все их транспортные потребности. Заказчики Cessna уверены в первых 400-х самолетах, и мы знаем, что они будут так же доверять следующим 400 самолетам».



С момента создания первых Citation Jet в 1993 году, Cessna поставила почти в пять раз больше бизнес-джетов семейства CJ, чем любой другой производитель самолетов конкурентных классов. Cessna также продала на 70% больше самолетов модели CJ3, чем ближайший конкурент в этом классе.

Cessna Citation CJ3 (первый полет 17 апреля 2003 года) является продолжением линейки Citation - это фактически удлиненная версия самолета Citation CJ2+ с более мощным двигателем Williams, увеличенным размахом крыла и продвинутой авиационной радиоэлектроникой Collins. CJ3 производится с декабря 2004 года. Сборка самолета осуществляется на общей производственной линии, совместно с CJ1+, CJ2+, в Wichita штат Канзас.

Для увеличения внутреннего комфорта салон самолета стал длиннее почти на 60 см, чем у CJ2+, сохраняя расчетное число пассажирских мест (6-7 пассажиров). За счет удлиненного салона для пассажиров появилось больше свободного места, что позволило расположить в носовой части небольшую зону кухни. В задней части салона находится небольшая туалетная комната, совмещенная с гардеробом. Существующее на самолете багажное отделение, обеспечивая общий объем 1.8 куб. м., находится в хвостовой части самолета и не доступно из салона.

Современное пилотажно-навигационное оборудование Collins Pro Line 21 обеспечивает максимальную ситуативную осведомленность экипажа, то есть позволяет контролировать всю полетную информацию, передвижение, погоду, а система



цифрового контроля за показателями двигателей (FADEC) еще больше облегчает управление самолетом. Данные объединены на больших, простых к просмотру жидкокристаллических дисплеях с активной матрицей для информационного управления.

На CJ3 установлены два турбовентиляторных двигателя Williams FJ44-3A, управление которыми осуществляет автоматическая система FADEC, имеющая две независимые топливные системы. FADEC упрощает управление и синхронизацию двигателей, гарантируя надлежащую выходную мощность, позволяет добиться максимальной топливной эффективности, что значительно сокращает рабочую нагрузку пилота.

Citation CJ3 может осуществить беспосадочный перелет из Нью-Йорка в Майами, из Лос-Анджелеса в Чикаго, из Лондона в Москву. Максимальная дальность полета CJ3 составляет 1875 морских миль, потолок достигает 45000 футов. Цена самолета в стандартном исполнении составляет \$ 7,5 млн.

Единым фронтом

С 19 по 21 марта 2013 года в лондонском аэропорту Фарнборо прошла очередная выставка Business Airport World Expo 2013. В этом году участниками выставки стали компании из 52 стран. Россия не стала исключением.

В этом году активное участие в мероприятии приняли руководители крупнейших компаний, включая операторов, брокеров, провайдеров по наземному

обслуживанию и владельцев воздушных судов. На мероприятии обсуждались вопросы будущих возможностей и существующих партнерских отношений. Впервые в истории проведения выставки в Фарнборо работал шоу-бутик бизнес-джетов, где любой желающий мог не только определиться с той или иной моделью самолета, но и выбрать интерьер для будущего джета. Особое внимание на выставке было уделено и новому сегменту – неаэропортовым доходам в бизнес-авиации. Так, в частности, анонсировались всевозможные проекты по размещению на территории аэропортовых комплексов бутиков, брендовых магазинов и даже гостиниц.

На объединенном стенде компаний «ДжетПорт СПб» и «ВИППОРТ» прошли презентации текущих проектов и многочисленные переговоры с потенциальными клиентами. В частности, на стенде компаний состоялась презентация Центра Бизнес Авиации «Пулково-3», который открыл свои двери для обслуживания пассажиров внутренних воздушных линий 6 марта 2013 года. За период выставки были проведены встречи с различными иностранными партнерами, во время которых подводились итоги 2012 года, а также обсуждались перспективы сотрудничества после начала обслуживания в Центре Бизнес Авиации «Пулково-3» международных рейсов.

Впервые на мероприятии этого года европейские игроки рынка бизнес-авиации смогли познакомиться с «далеким», но очень перспективным рынком Нигерии. Основной провайдер услуг в стране Evergreen Apple Nigeria рассказал о реализации планов строительства крупных авиационных центров в Лагосе и Абудже и последних инициативах авиационных властей страны по привлечению в сегмент иностранных инвестиций. Европейские же компании наоборот, исходя из непростой ситуации в ряде стран, пытались завлечь новых клиентов с помощью



новых продуктов и опций, зачастую с существенным дисконтом.

За три дня работы выставку посетили около трех тысяч человек. Успех шоу был настолько огромен, что организаторы решили проводить выставку в следующем году снова в Фарнборо.



В одной упряжке

В конце января 2013 года юридическая компания Capital Legal Services под руководством партнера Дерек Блума выступила с инициативой разработки аргумента в пользу принятия Российской Федерацией освобождения от НДС, взимаемого при ввозе (далее «таможенный НДС»), для воздушных судов, которые ввозятся для использования в коммерческих целях и иных целях гражданской авиации. Эта инициатива идет в русле последних решений в области развития авиации общего назначения, в частности создания в ноябре 2012 года Комиссии по вопросам развития АОН. Одной из задач этой комиссии является «рассмотрение предложений по совершенствованию законодательства Российской Федерации о налогах и сборах в целях стимулирования развития авиации общего назначения, включая разработку новых систем налогообложения по отдельным направлениям деятельности» (п.3 (и) Положения о Комиссии).

Представители ведущих производителей деловых самолетов решили сформировать свою инициативную рабочую группу, в которую вошли также дипломатические представители коммерческих отделов посольств государств, лидирующих в производстве воздушных судов, и которая должна продвигать идею отмены таможенного НДС.

Очередная встреча этой рабочей группы намечена на 8 апреля 2013 г. Целью встречи будет знакомство с Николаем Николаевичем Ивановским, Президентом Международной ассоциации руководителей авиапредприятий («МАРАП») и генеральным директором компании «Северсталь Авиа».

Накануне этой встречи партнер Capital Legal Services

Дерек Блум встретился с Николаем Ивановским для обсуждения возможных совместных усилий рабочей группы и МАРАП по отмене таможенного НДС.

В результате намечены следующие вопросы к обсуждению:

- В настоящее время предусмотрено освобождение от уплаты российских таможенных пошлин в размере 20% для самолетов весом до 20 т. Г-н Ивановский и МАРАП предлагают применять такое освобождение и к самолетам весом до 30 т.
- В настоящее время ни у кого нет точной информации о том, сколько бизнес-джетов весом более 20 т. было продано российским клиентам. По мнению г-на Ивановского это число может составлять около 50 бизнес-самолетов, но не ясно, сколько из них было ввезено в Россию. Г-н Ивановский надеется, что производители будут готовы раскрыть эту информацию.
- Г-н Ивановский хотел бы получить оценку от производителей, насколько увеличится количество самолетов, продаваемых российским клиентам, если бы ввозная пошлина в размере 20% была отменена применительно к самолетам весом до 30 т.
- Г-н Ивановский убежден, что регистрация большего количества бизнес-самолетов в России для частного и коммерческого использования будет иметь положительное экономическое влияние для России. Он считает, что такое положительное экономическое влияние привело бы к стимулированию, как предприятий, так и российской экономики в целом.
- Г-н Ивановский понимает, что отсутствие в настоящее время освобождения от ввозного НДС

в размере 18% является существенным препятствием при импорте самолетов для частного использования. Он отметил, что ввозной НДС не играет существенной роли для таких предприятий, как, например, «Северсталь Авиа», которые могут получить возмещение НДС, поскольку являются коммерческими предприятиями. Для членов МАРАП важен не столько ввозной НДС, сколько то, что освобождение от ввозных пошлин ограничено и распространяется только на самолеты весом до 20 т.

- Г-н Ивановский предлагает объединить доводы рабочей группы и представить их как два аспекта экономического преимущества, которое может получить Россия. Для этого необходимо разработать убедительную оценку положительного экономического воздействия, связанного с предположительным увеличением числа самолетов, ввозимых в Россию, если бы освобождение от ввозных пошлин применялось и к самолетам весом до 30 т. Также желательно представить убедительную оценку еще большего положительного экономического воздействия, связанного с предположительным увеличением числа самолетов, ввозимых в Россию, если бы в России было предусмотрено такое же освобождение от ввозного НДС, как и в ЕС.

Дерек Блум уверен, что инициатива МАРАП в отношении самолетов весом от 20 до 30 т. представляет интерес для всех производителей воздушных судов авиации общего назначения. Также он указывает на возможность МАРАП содействовать продвижению аргументов рабочей группы в защиту освобождения от ввозного НДС.

Небесный Фаберже

Fabergé и VistaJet запускают совместный спецпроект в рамках предстоящего празднования Пасхи. Ведущие дизайнеры Fabergé разработали эксклюзивный дизайн киля флагмана VistaJet – Bombardier Global 6000. Также все клиенты VistaJet этой весной смогут приобрести уникальные и лимитированные ювелирные коллекции Fabergé на борту воздушного судна.

Креативный директор Fabergé Катарина Флор (Katharina Flohr) рассказала, что данный проект реализовывался совместно с британским художником Яном Давенпортом (Ian Davenport) и стал современной интерпретацией концепции Fabergé. За основу был взят классический проект яйца Fabergé и доработан в соответствии с задумкой дизайнера. «Органическая форма, особый выбор оттенков и нестандартный подход к деталям – все это современное видение Fabergé своих классических произведений искусства», – считает г-жа Флор.

Как считает глава компании VistaJet Томас Флор, изделия с клеймом Карла Фаберже вызывают восхи-



щение как у неискушенных зрителей, так и у тонких ценителей и коллекционеров. «Особая заслуга К. Фаберже заключается еще и в том, что он впервые использовал в своих изделиях удивительной красоты уральские и сибирские самоцветы, а также драгоценные камни Кавказа. Продавцы камней были желанными гостями в его доме, и сам он, естественно, был признанным знатоком минералов. Недаром он стал оценщиком драгоценных камней при императорском дворе. Известность приобрели и такие изделия фирмы как часы, табакерки, портсигары, ювелирные украшения, подарки-сувениры, миниатюрные скульптурные фигурки людей, животных, миниатюрные игрушки и многое другое. Сотрудничество со столь известным во всем мире брендом является ключевым элементом для привлечения новых клиентов, среди которых становятся все больше истинных ценителей традиционного

искусства и современного взгляда на классические «вещи», – комментирует г-н Флор.

Пассажирам на борту самолета будет предложено несколько коллекций ювелирных изделий из золота и драгоценных камней, стоимость которых будет начинаться от \$7900. В Fabergé обещают, что двух одинаковых вещей не будет, и на каждую из них будет выдан именной сертификат.

Покраска самолета (бортовой номер 9N-VJC) заняла восемь дней. Особым условием VistaJet было точное соблюдение оттенков и пропорций всех элементов дизайна. Предполагается, что Global 6000 будет эксплуатироваться в новой ливрее минимум до середины лета 2013 года. Дальше компания примет решение либо о дальнейшей эксплуатации, либо попробует реализовать свой очередной креативный проект.



Вторичный рынок показывает своеобразие

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в феврале 2013 года.

В феврале 2013 года во всех сегментах вторичного рынка (за исключение поршневых вертолетов) продолжилась тенденция по уменьшению относительного количества выставленных на продажу воздушных судов, по сравнению с тем же периодом 2012 года. При этом турбовинтовые самолеты показали самое значительное процентное снижение по сравнению с прошлым годом, и теперь показатель выставленных на продажу самолетов существенно ниже знакового уровня в 10%.

По данным JetNet, во втором месяце этого года два сегмента вторичного рынка, бизнес-джеты и газотурбинные вертолеты, пересекли уровень в 19000 находящихся в активной эксплуатации воздушных судов. Также эксперты компании обращают внимание на то, что абсолютное количество выставленных на продажу бизнес-джетов очень мало изменилось за последние несколько лет – этот уровень колеблется около 2500 самолетов. В 2008 году этот параметр

Business Jets	Total Fleet	Aircraft In Production	Percentage In Production	Aircraft In Operation	Percentage In Operation	Aircraft Out Of Operation	Percentage Out Of Operation
Feb. 2012	20,982	672	3.2%	18,533	88.3%	1,777	8.5%
Feb. 2013	21,505	591	2.8%	19,005	88.4%	1,909	8.9%
Differences	523	-81	-0.4	472	0.1	132	0.4

Business Jets	Aircraft In Operation			Aircraft For Sale			Percent For Sale		
	Global	USA	Non USA	Global	USA	Non USA	Global	USA	Non USA
Feb. 2012	18,533	11,018	7,515	2,567	1,604	963	13.9%	14.5%	12.8%
Feb. 2013	19,005	11,237	7,768	2,537	1,530	1,007	13.3%	13.6%	12.9%
Differences	472	219	253	-30	-74	44	-0.6%	-0.9%	0.1%

находился на уровне 1600 продающихся бизнес-джетов, однако во время кризиса резко вырос. В посткризисное время относительное снижение выставленных на продажу бизнес-джетов происходило в результате роста количества эксплуатирующихся самолетов.

В феврале 2013 года, по сравнению с тем же месяцем 2012 года, количество бизнес-джетов в активной эксплуатации увеличилось на 472 машины (2,5%), в то время как число выставленных на продажу сократились на 30 (1,2%). В результате относительное количество продающихся бизнес-джетов составило 13,3%, снизившись на 0,6% по сравнению с февралем 2012 года.

Общий парк бизнес-джетов с февраля 2012 г. увеличился на 523 воздушных судна. Тем не менее, количество поставок новых бизнес-джетов за год сократилось на 81 самолет, а количество выведенных из эксплуатации (в утилизацию или на хранение) увеличилось на 132 машины.

В мировом масштабе количество выставленных на продажу самолетов бизнес-класса снизилось в США, но выросло на внешнем, по отношению с США, рынке.

Worldwide Trends				
February	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
In-Operation Fleet	19,005	13,829	19,089	9,402
For Sale	2,537	1,090	1,173	567
% of Fleet For Sale 2013	13.3%	7.9%	6.1%	6.0%
% of Fleet For Sale 2012	13.9%	9.4%	6.4%	5.9%
Change - % For Sale	(-0.6) pt.	(-1.5) pt.	(-0.3) pt.	.1 pt.

Защевелились

Не прошло и месяца после заявлений в Федеральном агентстве воздушного транспорта относительно снижения интереса инвесторов к использованию подмосковного аэродрома Кубинка для бизнес-авиации, как официальные власти из Дирекции московского транспортного узла поспешили успокоить всех заявлением о том, что Центр бизнес-авиации в аэропорту «Кубинка» (Московская область) начнет работу летом 2014 года. Об этом сообщил журналистам первый заместитель генерального директора Дирекции московского транспортного узла Виктор Еремин.

К лету инвесторы должны будут установить светосигнальное оборудование и провести ряд строительных работ. «К следующему лету планируется получить сертификат, провести испытания, чтобы начать полеты в 2014 году», - сказал он.

По его словам, аэропорт будет принимать только самолеты бизнес-авиации, так как его инфраструктура не позволяет принимать большие пассажирские лайнеры. Кроме того, г-н Еремин сообщил, что между инвесторами и министерством обороны, которому ранее принадлежал аэропорт, существует договоренность, что там будут базироваться пилотажные группы, и останется центр подготовки пилотов. Заместитель гендиректора также отметил, что на данный момент аэропорт «Внуково» полностью загружен по местам стоянки для лайнеров бизнес-авиации, аэропорты «Шереметьево» и «Домодедово» на пределе загрузки.

По мнению Президента ГК «АВКОМ» Евгения Бахтина, проект «Кубинка» безусловно интересный как для бизнес-авиации, так и для перспектив лоукостеров. «Отсутствие движения по проекту связано как с непрофессиональностью команды менеджеров,



нанятых собственником, так и с неготовностью собственника инвестировать в аэропорт. По-видимому, при покупке аэропорта собственник либо не был профессионально и должным образом проинформирован об объемах инвестирования, либо не ожидал, что для приведения этой площадки в соответствие с требованиями гражданской авиации необходимы такие большие затраты. Результат - никаких подвижек в реализации проекта», - считает г-н Бахтин.

Как считает Руководитель аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, логика в проекте по Кубинке была, и опять же, в принципе, остается сегодня. «Если «Внуково» делает ставку на регулярные рейсы, а построив такой большой терминал, им надо развивать это направление, то

бизнес-джеты надо куда-то отдать. Кубинка для этого подходит очень даже хорошо. Но для того, чтобы интересанты начали активно инвестировать, надо чтобы назрел исход бизнес-джетов из «Внуково». А этого пока не происходит. Кроме того, на фоне непонятного развития «Новой Москвы», разговоров о создании нового аэропорта на базе «Раменского», ускоренно инвестировать в новый проект желающих нет. Думаю, что тема не закрыта, но поставлена на паузу», - комментирует г-н Пантелеев.

А вот глава RSS Jet Centre Ltd UK Ираклий Литанишвили считает, что на сегодняшний день нет необходимости в новом аэропорте. «Сейчас в московском авиаузле достаточно аэропортов, готовых удовлетворить трафик бизнес-авиации, с заделом на будущее. Тот же аэропорт «Внуково» вложил достаточно средств и сил и построил объект европейского уровня с соответствующим уровнем сервиса, который ожидают наши клиенты. Я считаю, что на сегодняшний день было бы не правильным решением строить новый аэропорт, понимая, что сроки его раскрутки и, самое главное, окупаемости, а аэропорт строится с нуля, весьма велики», - отметил г-н Литанишвили.

Ранее совладелец аэропорта «Внуково» Виталий Ванцев говорил, что готов участвовать в реализации центра бизнес-авиации в Кубинке, если получит соответствующее поручение от инвесторов проекта. Реализацией проекта аэропорта «Кубинка» занимаются структуры бизнесмена Сулеймана Керимова. В 2009 г., по сообщениям СМИ, Минобороны по итогам конкурса продало компании С.Керимова «Нафта Москва» участок в 46 га и 24 объекта недвижимости на территории аэропорта за 217 млн рублей. Сейчас компании принадлежит почти 100% в ЗАО «Аэропорт «Кубинка», однако взлетно-посадочная полоса остается в собственности государства.