



Метеором пронеслись в России новогодние каникулы, которые для многих из вас оказались трудными рабочими днями. «Высокий» зимний сезон никто не отменял, и многие московские аэропорты традиционно переживали бум авиаперевозок, исключением не стала и бизнес-авиация. Еще рано подводить итоги новогоднего трафика, но, по предварительным данным, активность в этом году была выше.

На этой неделе нам удалось поговорить с некоторыми авиационными аналитиками, которые говорили о весьма неплохих перспективах российского рынка бизнес-перевозок. Речь шла об активности, покупках новых воздушных судов и инвестиционных проектах. Все как один удивлялись позитивным, хотя и предварительным, показателям в нашей стране. По неофициальным данным, в 2013 году российские заказчики получили около 40 воздушных судов, большая часть из которых были приобретены на вторичном рынке. Но были и совершенно новые машины, производство которых началось лишь в 2013 году. Правда, российскую прописку получили лишь единицы, но, после некоторых заявлений высших чиновников России в конце года, есть надежда, что ситуация несколько поменяется уже в 2014 году. Что касается трафика, то здесь тоже наблюдались небольшие позитивные моменты, связанные с ростом деловой активности в регионах. И хотя по-прежнему лидерами остаются две столицы, в некоторых регионах рост бизнес-перевозок впечатляет, и есть надежды, что этот тренд сохранится в будущем. В ближайших выпусках нашего еженедельника мы постараемся вывести сводную таблицу по конкретным регионам, чтобы наглядно продемонстрировать изменения на отечественном рынке бизнес-перевозок.



Новое имя – знакомые модели

2014 год ознаменуется выходом на рынок нового вертолетного бренда. Но переименование Eurocopter в Airbus Helicopters пока не повлечет за собой переименование моделей вертолетов

стр. 9



Embraer закончил год в мажоре

За несколько дней до конца 2013 года взлетел первый прототип Legacy 450 с бортовым номером PT-ZIJ. Он совершил полет длительностью 1 час 35 минут и благополучно возвратился на аэродром

стр. 11



Декабрь не вытянул год

WINGX Advance выпустила отчет об активности европейской бизнес-авиации в декабре 2013 года. Несмотря на рост трафика, по итогам всего года деловая авиация в Европе потеряла 2,4%

стр. 16



Avinode Business Intelligence Newsletter

Обзор Avinode состояния мирового рынка деловой авиации.

За предыдущие две недели:

Индекс спроса в США: +65,6%; Индекс спроса в Европе: +116,7%

стр. 18



ДОСТУПЕН ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Gulfstream G280

«Аэросоюз» откроет третий вертолетный центр

В феврале 2014 г. откроется третий из запланированных десяти вертолетных центров возле МКАД. «АЭРОСЮЗ-ГРИНВУД» откроется на территории бизнес-центра «Гринвуд», расположенного с внешней стороны МКАД между ул. Свободы и Волоколамским шоссе. Здесь появятся ангары на 20 вертолетов, клиентская зона, заправка, охраняемая парковка. Напомним, в мае 2013 г. открыт ВЦ «Аэросоюз-Ретов» - на пересечении МКАД и ш. Энтузиастов. Ангар на 7 вертолетов, бесплатные взлет и посадка, Pilot Shop, вертолетные экскурсии, обучение пилотов-любителей.

В декабре 2013 г. в Мякининской пойме открыт хелипорт «Москва» – крупнейший вертолетный центр

в Европе. Через 2 года закончится строительство его уникальной инфраструктуры: крупнейший в России авиасалон, отель 4*, ресторан, яхт-клуб с причально-пирсовым комплексом, развлекательный центр с концертной площадкой. Хелипорт «Москва» открыт совместно с группой компаний НДС.

Вертолетная компания «Аэросоюз» основана в 2002 году. Занимается эксплуатацией, обслуживанием, продажей вертолетов Robinson, Bell, Eurocopter, MD и AgustaWestland, а также обучением пилотов. «Аэросоюз» имеет представительства в 10 городах России. Выпускники Академии вертолетного спорта «Аэросоюз» - действующие чемпионы мира по вертолетному спорту.



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

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

АЭРОСОЮЗ
www.aerosouz.ru

Legacy 500 столкнулся с неожиданной проблемой

Новый средний бизнес-джет Legacy 500 столкнулся с неожиданным препятствием на пути к вводу в строй. 26 декабря 2013 года FAA опубликовало запрос Embraer на предоставление освобождения Legacy 500 от новых правил безопасности, распространяющихся на все категории гражданских воздушных судов, которые затрагивают ударопрочность пассажирских кресел, обращенных боком к направлению полета. Эта норма была принята FAA в 2011 году, или через два года после подачи Embraer заявки на сертификат типа для Legacy 500.

Судя по запросу Embraer на освобождение, FAA требует, чтобы Legacy 500 сертифицировался в соответствии с новым стандартом. Тем не менее, по словам Embraer, еще ни одно кресло подобного типа, находящееся на рынке в настоящее время, не отвечает новым стандартам FAA. Таких кресел также нет и у Embraer, при том, что у компании на разных стадиях производства находится уже 55 самолетов Legacy 500.

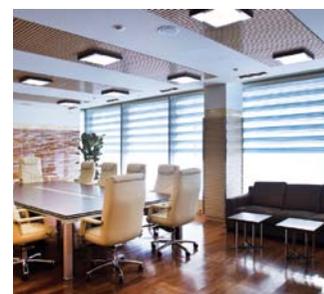
Но изданию Flightglobal представители производителя сказали, что «уверены» в одобрении «старой» модификации самолета американским регулятором. В противном случае, Embraer придется поставлять первые 55 самолетов с боковыми сиденьями для двух пассажиров, которые не могут быть использованы во время взлета или посадки.

Бразильский производитель разработал боковые кресла до 2009 года, чтобы успеть попасть под предыдущий стандарт FAA, который позволял ногам пассажиров, сидящих на диване, «разворачиваться» на угол до 45°. В 2011 году регулятор принял новое правило, которое требует от боковых кресел ограничение «разворота» ног до 35°.

Embraer планирует поставить первый Legacy 500 до 1 июля 2014 года, что составит почти 18-месячную задержку относительно первоначальных планов.



КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Aviации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

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

Dassault уже строит фюзеляж Falcon 5X

Dassault ставит перед собой цель к концу апреля 2014 года закончить сборку фюзеляжа первого прототипа своего нового Falcon 5X. А первые вертикальные узлы и элементы будут смонтированы на стапеле уже в середине февраля.

Объявленный на NBAA 2013 в Лас-Вегасе, Falcon 5X стал одним из самых ожидаемых новых моделей бизнес-джетов. Самолет, стоимостью \$ 45 млн. и способный перевозить до 16 пассажиров, долгое время оставался под завесой тайны. По слухам, французам даже пришлось приостановить проект в результате кризиса 2008 года и произвести ревизию программы. В результате бизнес-джет вырос в размере и перешел в более высокий класс (сейчас его конкурентами являются G450 и Global 5000).

Самолет оснащен инновационным иллюминатором в потолке передней части салона, который позволяет получить более естественное освещение. Falcon 5X оснащается двумя двигателями Snecma Silvercrest, каждый из которых способен развить тягу 11450 фунтов. С ними бизнес-джет может достичь максимальной скорости 0,90 Маха, хотя крейсерская скорость искусственно ограничена на уровне 0,80 Маха, для повышения эффективности и дальности полета.

Первый полет нового бизнес-джета планируется на 2015 год, а ввод в эксплуатацию – на 2017 год. Однако к этому времени Falcon 5X может столкнуться с новым конкурентом – по слухам, в 2014 году Gulfstream объявит преемника G350/450 – проект, известный под кодовым названием «P42».



УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Первый Phenom 300 в Китае

Бразильский производитель Embraer поставил первый легкий бизнес-джет Phenom 300 в Китай. Эксплуатантом этого самолета стала компания Erdos General Aviation. Работая на китайском рынке с 2003 года, в настоящее время Erdos General Aviation имеет парк, состоящий из 19-ти бизнес-джетов, и входит в пятерку крупнейших операторов континентального Китая. Новый самолет будет доступен для чартерных перелетов.



Самолет (бортовой номер В-9060) прибыл в Erliban Airport, Baotou (внутренняя Монголия) в последних числах декабря 2013 года. Перегонный рейс занял почти два дня (Sao Jose dos Campos - Fort Lauderdale, - Narsarsuaq Airport Greenland - Glasgow Prestwick airport - Domodedovo airport).

В соответствии с прогнозом Embraer Executive Jets, общая емкость китайского рынка до 2020 года составит 650 бизнес-джетов стоимостью \$ 24 млрд., что составляет 9% от стоимости мировых поставок. Сейчас Embraer имеет в стране 31 твердый заказ на самолеты Phenom 300, Legacy 600/650 и Lineage 1000.

В настоящее время производитель поставил более 200 самолетов Phenom 300, но лишь две машины эксплуатируются в регионе (Индонезия).

Air Methods приобрела Blue Hawaiian Helicopters

Корпорация Air Methods (США), крупнейший в мире авиамедицинский оператор (сейчас парк составляет около 400-х вертолетов), продолжает увеличивать собственное присутствие в других авиационных сегментах. В начале 2014 года представители Air Methods сообщили о приобретении крупного вертолетного туристического оператора с гавайских островов – Blue Hawaiian Helicopters. Сумма сделки не раскрывается, известно лишь, что новые владельцы не планируют менять профиль Blue Hawaiian Helicopters, которая показывает и так весьма неплохие результаты. Так в прошлом году оператор опубликовал чистый доход в \$ 47 млн. Сейчас парк Blue Hawaiian Helicopters состоит из 24 вертолетов европейского производителя Airbus Helicopters (Eurocopter): EC130 и AS350.

Blue Hawaiian Helicopters была основана братьями Дэвидом и Патти Шевалье в 1985 году и эксплуатировала лишь один Bell-206. Сейчас же компания ежегодно перевозит порядка 160 тысяч туристов, и в ней работает 150 человек. Собственные вертолетные площадки Blue Hawaiian Helicopters разбросаны по всем многочисленным островам архипелага, а крупные базы

располагаются на Мауи, Кауаи и Оаху. Компания на протяжении последних нескольких лет являлась победителем престижной премии в области обслуживания ABC Diamond Award. Портфель заказов Blue Hawaiian Helicopters включает 10 вертолетов EC130T2 (и еще 10 опционов).

Для Air Methods это второе крупное приобретение за последний год. В конце 2012 года оператор приобрел еще одного вертолетного туристического оператора из Лас-Вегаса – компанию Sundance Helicopters за \$ 44 млн. (с парком из 22 вертолетов EC130 и AS350, производства Eurocopter). Но тогда основной профиль Sundance Helicopters все же был изменен, и все вертолеты были переоборудованы в медицинскую конфигурацию.

Какова же будет судьба Blue Hawaiian Helicopters пока не известно. Однако многие эксперты сходятся во мнении, что в данном случае новые владельцы сохранят профиль компании, так как устойчивые финансовые показатели и растущий спрос являются ярким аргументом в пользу этого.



Comlux отремонтировал самолет главы Малайзии

Comlux America, дочерняя компания Comlux Aviation Group, передала компании Jet Premier One Malaysia, осуществляющей перевозку главы Малайзии, после капитального ремонта флагман ACJ319 (самолет был поставлен компании в августе 2007 года). Также, помимо технического обслуживания, на самолете был установлен новый интерьер пассажирского салона, и самолет получил новую ливрею. Все работы были выполнены в центре ТОиР и комплектации в Индианаполисе в течение четырех месяцев. Все работы выполнялись под контролем компании заказчика.

Сейчас самолет уже возвратился в Куала-Лумпур и приступил к выполнению рейсов.

Напомним, что в июле 2012 года Comlux America ввела в эксплуатацию новый ангар общей площадью 12000 кв.м., который полностью интегрирован с другими объектами комплекса и позволяет вместить до четырех самолетов класса BBJ и ACJ (ангар оборудован для проведения работ по комплектации интерьеров и оказания услуг ТОиР (Part 145)). Сейчас же общая площадь центра Comlux America составляет

12000 кв.м. По словам Дэвида Эдингера, генерального директора Comlux America, чтобы поддержать рост компании в этом сегменте рынка, уже в 2014 году необходимо будет удвоить ангарные площади. На данный момент компания рассматривает возможности расширения в аэропорту Индианаполиса или в других крупных городах США. И уже через шесть месяцев будет реализован первый проект – общая площадь ангарного комплекса компании увеличится с 12000 кв.м. до 14600 кв.м.

Также в конце 2013 года Comlux America объявила о формировании портфеля заказов на широкофюзеляжные лайнеры Boeing и Airbus: ACJ330/340/380 767BBJ/777BBJ/747BBJ. Столь хороших результатов удалось добиться благодаря инвестициям, направленным на модернизацию и расширение этого сегмента бизнеса. В настоящее время Comlux America располагает заказами на комплектацию пяти «зеленых» самолетов, одного Boeing 757 и четырех BBJ. В среднем, на каждый самолет компания потратит до 18 месяцев. Кроме этого, в компании планируют обнародовать в течение месяца и новые заказы, среди которых будет первый для Comlux America самолет Embraer Lineage 1000. Компания сообщает о том, что в течение 2014 года штат ее сотрудников составит 500 человек.

Comlux America – один из крупнейших центров комплектации в мире. Под одной крышей в центре расположились дизайн-студия, специализированные магазины, где клиент сможет выбрать для своего лайнера необходимые материалы, офисные помещения и, конечно же, производственные мощности, включая несколько ангаров для обслуживания самолетов, в том числе широкофюзеляжные. Comlux America является авторизованным центром комплектации компаний Boeing и Airbus Industries.



Олег Тиньков пересел на Falcon 2000LX

Как стало известно BizavNews, известный российский предприниматель, основатель банка «Тинькофф Кредитные Системы», Олег Тиньков приобрел новый бизнес-джет Dassault Falcon 2000LX (бортовой номер M-TINK, 2013 года выпуска). Самолет зарегистрирован на острове Мэн в декабре 2013 года. Бизнесмен не стал изменять традициям, полностью воспользовавшись возможностями островного реестра (не только финансовыми), выбрав соответствующий бортовой номер для своего нового самолета – M-TINK. Кроме этого, на киле Falcon 2000LX «красуется» логотип компании, а окраска лайнера признана одной из лучших в 2013 году. В среднем остров Мэн регистрирует в год порядка ста самолетов.

О деталях интерьера самолета ничего не известно. Стандартный салон Falcon 2000LX рассчитан на восемь пассажиров, хотя возможен вариант с 13 креслами. Обычно это два двухместных «клуба» впереди, и четырехместный - в задней части салона. При же-



лании кресла можно разложить, трансформировав их в спальные места, получаются две односпальные кровати и одна - king size. Особое внимание производитель обращает на высоту салона – 1 м 88 см – даже очень высокий человек сможет передвигаться по самолету в полный рост, что очень важно при многочасовых перелетах. Благодаря просторному и бесшумному салону, пассажиры работают в максимально комфортном пространстве, оборудованном несколькими видеозэкранами и всем необходимым коммуникационным оборудованием.

Falcon 2000LX – модификация семейства Falcon 2000, отличается от предыдущей (Falcon 2000EX) увеличенной максимальной дальностью полета в 7400 км при скорости 0,80 Маха и лучшим в своем

классе показателем скорости набора высоты – 12,5 тыс. м за 18 минут. По топливной экономичности Falcon 2000LX является лучшим в классе тяжелых джетов. А это значит, что при интенсивной эксплуатации самолета общие затраты на его содержание будут существенно ниже, чем на содержание его конкурентов-одноклассников. Falcon 2000LX получил сертификат EASA и FAA в апреле 2009 года.

Falcon 2000LX имеет в стандартной комплектации кабину экипажа EASy. Этот самолет прекрасно справляется с короткими посадочными полосами, что позволяет прибывать ближе к конечному месту назначения.

Стоимость самолета составляет примерно \$ 33 млн.



Avjet построит FBO в Сеуле

Американская компания Avjet Corporation, специализирующаяся на предоставлении услуг бизнес-авиации, анонсировала строительство нового FBO в Сеуле. Новый проект будет реализовываться совместно Korea Airport Corporation (КАС) и дочерней компанией Avjet Asia. В феврале 2014 года начнутся строительные работы, а год спустя объект будет введен в эксплуатацию. По замыслу Avjet Asia, это будет самый крупный комплекс в Южной Корее, который позволит обслуживать клиентов и из сопредельных стран. Детали будущего проекта, так же как и его стоимость, будут оглашены в феврале текущего года.

Avjet Asia – один из крупных игроков на южнокорейском рынке бизнес-авиации, и на протяжении последнего десятилетия ее клиентами стали многие корпорации, включая Samsung, LG, Hyundai, SK Group и другие.

В своем заявлении партнеры отметили, что за последние пять лет Азиатско-Тихоокеанский регион показал двузначный рост в сегменте бизнес-авиации. Китай и соседние страны переживают настоящий бум перевозок, который становится жизненно важным драйвером роста экономик этих стран.

Южнокорейский рынок до настоящего времени стоял особняком и, за исключением корпоративной авиации, практически не развивался. Новый крупный авиационный центр, по мнению партнеров, сможет изменить ситуацию на рынке. Avjet Asia уже имеет свои представительства в двух столичных аэропортах Gimpo International Airport и Incheon International Airport, и, как показал опыт двух последних лет, без нового современного FBO сложно внедрять и расширять услуги, предназначенные для владельцев воздушных судов.

«Строительство нового комплекса в Сеуле – очередной шаг Avjet Corporation по укреплению позиций в Юго-Восточной Азии. Сейчас наша компания базирует свои самолеты также в Японии (Gulfstream V) и выполняет рейсы по всему региону. В прошлом году прирост рейсов из Японии и Китая составил порядка 8%, а из России – 4%. Российский рынок для компании также перспективен (первым шагом стало создание русскоязычной версии сайта), и компания планирует в 2014 году довести рост на российском направлении до 10%», – комментируют в материнской компании Avjet Corporation.

Помимо рынка Юго-Восточной Азии и России, Avjet Corporation делает реальные шаги по укреплению позиций в африканских странах, прежде всего в Нигерии. В 2012-2013 годах компания увеличила в три раза количество рейсов в Лагос. Совместно с Evergreen Apple Nigeria (основной провайдер услуг деловой авиации в аэропорту Лагоса) компания реализует ряд совместных проектов, включая строительство FBO.

Сейчас парк Avjet Corporation состоит из 25 самолетов, включая BBJ, Gulfstream G550/450/200/150, Bombardier Global Express, Challenger 604, Cessna Citation Bravo и Hawker 800XP.

Но бизнес-чартеры для Avjet Corporation не главный сегмент бизнеса. Компания является крупнейшим провайдером по купле-продаже самолетов BBJ, Global Express и Gulfstream. За последние тридцать лет компания продала 350 новых и подержанных самолетов на сумму, превышающую \$ 6 млрд. Avjet Corporation имеет наивысшие рейтинги от авторитетных агентств: Aviation Research Group (ARG/US), Wyvern Wingman Alliance, IS-BAO и Air Charter Safety Foundation, а также от других независимых аудиторских фирм.




We are Aircraft Dispatch & Handling Company

We work as:

- Aircraft Dispatch center for BizJets operators, management companies;
- Operation control center for Airlines;
- Coordination center for own agents network;
- Trip Support center for government aviation institutions;
- crew planning and travel center

We provide handling at:

Estonia EETN, EEPU, EETU, EEKE, EEKA
 Latvia EVRA, EVLA, EVVA
 Lithuania EYPA, EYSA, EYKA, EYVI
 Belarus UMII, UMMS, UMOO, UMMM, UMGG, UMMG, UMBB
 Kaliningrad UMKK




Новое имя – знакомые модели

2014 год ознаменуется выходом на рынок нового вертолетного бренда. Правда, новым его назвать сложно, ведь вертолеты этого производителя хорошо известны во всем мире. Ребрендинг Eurocopter в Airbus Helicopters, по мнению руководства нового концерна Airbus Group (бывший EADS), знаменует собой новую эру в истории компании.

«На протяжении многих лет Airbus во всем мире был синонимом технологического прогресса, любви к авиации и гордости за достижения в этой сфере», - сказал CEO Airbus Group Том Эндерс (Tom Enders). «Объединение усилий под сильным брендом Airbus послужит стимулом для сотрудников группы по всем направлениям и придаст импульс для завоевания глобальных рынков».

По мнению материнской компании, Airbus Helicopters обогатит бренд Airbus, как разработчик, производитель, с сетью продаж и поддержки диверсифицированной и очень сильной линейкой вертолетов.

«Это ребрендинг работает рука об руку с нашим продолжающимся преобразованием, которое сейчас подкрепляется прочным фундаментом бренда Airbus в инновациях, качестве и промышленном превосходстве», - сказал Гийом Фори, Президент Airbus Helicopters. «Вместе они будут служить нашим амбициям в установке отраслевых стандартов с точки зрения безопасности, возможностях и эффективности наших операторов во всем мире».

Наименование и обозначение продукции Airbus Helicopters в настоящее время остаются без изменений (а ведь сразу после объявления о ребрендинге многие эксперты *опасались* за благозвучность названий вертолетов производителя), в то время как основной сайт компании сменил домен на airbushelicopters.com. Сотрудники Airbus Helicopters останутся доступны по своим текущим координатам электронной почты, с корневым адресом airbus.com, переход на который произошел этим летом.



(THINK BUSINESS)

Вертолет Eurocopter надежный и удобный инструмент для вашего бизнеса.
Инвестируйте в лучшее.

Еврокоптер Восток
119180, г. Москва, Якиманская наб., д. 4, стр. 1
Тел.: (495) 663 15 56, факс: (495) 663 15 59
info@eurocopter.ru
www.eurocopter.ru
www.eurocopter.com

* думайте о бизнесе
Thinking without limits

EUROCOPTER
VOSTOK

AN EADS COMPANY

Урожайный декабрь

Конец декабря 2013 года стал по-настоящему урожайным на заказы для канадского авиапроизводителя Bombardier. В канун нового года компания сообщила о подписании контракта с неназванным заказчиком на сумму около \$ 2,2 млрд. Твердый заказ включает в себя поставку 38 бизнес-джетов: 28 самолетов семейства Global и 10 Challenger 605. А днем ранее, 30 декабря, был подписан контракт на поставку 10 самолетов Challenger 350 на сумму в \$ 259 млн. Так же как и в первом случае, имя заказчика не разглашается. Кроме этого, 25 декабря Bombardier анонсировал получение твердого заказа от неназванного клиента на 10 бизнес-джетов семейства Challenger. Речь шла о пяти самолетах Challenger 300 и пяти – Challenger 605. По ценам 2013 года данная сделка оценивается в \$ 280 млн.

Таким образом, в течение последней недели 2013 года

канадский производитель получил заказ на 58 деловых самолетов общей стоимостью более \$ 2,7 млрд.

Напомним, что самой крупной сделкой по продаже бизнес-джетов для Bombardier стал контракт с компанией VistaJet, подписанный в ноябре 2012 года, с твердым заказом на 25 Global 5000, 25 Global 6000 и шесть Global 8000. Кроме этого в договоре прописан опцион на 40 самолетов Global 5000, 40 Global 6000 и шесть Global 8000. Итого, общее количество самолетов семейства Global, заказанных VistaJet у канадского производителя, составляет 142 воздушных судна общей стоимостью в \$ 7,8 млрд. Поставки первых самолетов запланированы на 2014 год.

В июне 2013 года этот же бизнес-оператор (VistaJet) заказал 40 самолетов Challenger 350. В соответствии с подписанными документами, оператор разместил

твердый заказ на 20 машин общей стоимостью в \$ 518 млн. и опцион на такое же количество самолетов. Общая стоимость контракта составляет \$ 1,035 млрд. по ценам 2013 года. Поставки первых самолетов запланированы на середину 2014 года.

Ну, а в сентябре 2013 года «бывший» собственный долевой оператор канадского производителя Bombardier, компания Flexjet разместила один из крупнейших в истории бизнес-авиации заказов на 245 самолетов стоимостью около \$ 5,2 млрд.

В 2012 году производитель поставил 179 бизнес-джетов на общую сумму в \$ 5,833 млрд. Среди поставленных самолетов 24 Learjet 40XR/45XR, 15 Learjet 60XR, 48 Challenger 300, 34 Challenger 605, 54 Global 5000/6000 и 4 CL850/870/890. В течение 2012 года Bombardier получил 343 чистых заказа.



Embraer закончил год в мажоре

28 декабря 2013 года в свой первый полет с аэродрома São José dos Campos отправился новейший бизнес-джет бразильского авиапроизводителя Embraer. Первый прототип Legacy 450 с бортовым номером PT-ZIJ совершил полет длительностью 1 час 35 минут и благополучно возвратился на аэродром.

По словам пилотов, все системы самолета работали отлично. Первый полет Legacy 450 состоялся почти год спустя после первого полета «старшего собрата» Legacy 500. Таким образом, скорректированная в середине лета программа Legacy 450 вступает в финальную стадию летных испытаний и подготовки к сертификации.

При последнем апгрейде программы дальность полета Legacy 450 с четырьмя пассажирами увеличилась до 2500 морских миль, то есть на 200 миль больше, чем в начальной спецификации (новую версию анонсировали на NBAA-2013). Это было достигнуто за счет

увеличения количества топлива и, соответственно, роста взлетной массы. Однако компания говорит, что возросшая масса не повлияет на взлетную дистанцию, скороподъемность, максимальную скорость и высоту полета, так как аэродинамические характеристики и тяга двигателей самолета оказались лучше ожидаемых. Также Legacy 450 получил более длинный фюзеляж (салон увеличится на 6 дюймов), чтобы обеспечить больше пространства для пассажиров. Дополнительное пространство позволит установить задние кресла с большим шагом (с 42 до 46 дюймов).

Несмотря на серию неудач (проблемы с электродистанционной системой управления), преследующих программы в последнее время, в компании уверены, что Legacy 500 и 450 смогут выйти на рынок в нужное время. По расчетам специалистов Embraer, это произойдет именно в то время, когда спрос на самолеты такого класса восстановится после затянувшейся депрессии.



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.



FL Technics Jets добавляет в портфолио Challenger 850

FL Technics Jets, провайдер технического обслуживания и ремонта воздушных судов деловой авиации, сообщает о добавлении в сертификат EASA Part 145 очередного типа воздушного судна – Bombardier Challenger 850. Клиентам будет доступен полный комплекс услуг, включая капитальный ремонт. Как комментируют в компании, Challenger 850, как и семейство CRJ100/200 в целом, наиболее востребованные лайнеры в Европе, России и СНГ, и это позволит компании существенно увеличить количество потенциальных клиентов.

Получение сертификата на Challenger 850 стало логическим шагом после сообщений материнской компании Avia Solutions Group о создании своего бизнес-оператора KlasJet, основу парка которого как раз и составят бизнес-джеты Challenger 850. Оператор планирует получить сертификат эксплуатанта до конца января 2014 года. На первые числа февраля уже запланированы первые рейсы. KlasJet начнет деятельность с двух самолетов Challenger 850 (на 10 и 14 мест). К 2018 году планируется увеличить парк до 10 самолетов (Challenger, Learjet и Legacy). Кроме

этого, KlasJet не ограничится исключительно бизнес-перевозками и будет параллельно развивать также сегмент управления воздушными судами. На сегодняшний день у компании уже есть договоренности по управлению тремя дополнительными бизнес-джетами Learjet, Legacy и Challenger 850. Эксплуатация этих самолетов начнется в 2014 году.

Стратегический план развития FL Technics Jets на 2013-2015 гг. включает не только представление новых типов обслуживаемых воздушных судов, но и активное развитие продуктов в рамках EASA Part 21 и EASA Part M, услуг по переоборудованию салона, конвертации самолетов, техобслуживанию двигателей, линейному и базовому обслуживанию. Компания также планирует открыть новый центр ТОиР бизнес-авиации общей площадью 2700 кв. м., который будет расположен в Вильнюсе (Литва). Кроме этого компания планирует заметно расширить линейку обслуживаемых бизнес-джетов, добавив такие типы судов, как Embraer Legacy 600, ERJ-135/145 и Cessna. FL Technics Jets планирует утроить свои возможности и стать крупнейшим в Европе центром ТОиР в сегменте бизнес-авиации.

Напомним, что FL Technics Jets специализируется на техническом обслуживании и ремонте воздушных судов деловой авиации. Компания FL Technics Jets предоставляет услуги по линейному и базовому техническому обслуживанию самолетов типа Hawker Beechcraft 700/750/800/800XP/850XP/900XP, а также предлагает решения по переоборудованию салонов самолетов, обслуживанию двигателей, поставке запчастей, чистке самолета, конвертации воздушных судов, поставке авиационных масел и жидкостей и обслуживанию наземного вспомогательного оборудования. FL Technics Jets входит в состав группы предприятий авиационного бизнеса Avia Solutions Group.



Learjet 85 – вновь отсрочка

В Bombardier официально подтвердили, что первый полет нового бизнес-джета Learjet 85 вновь откладывается. Канадский производитель предпринял немало усилий, чтобы поднять машину в воздух до конца 2013 года, однако все попытки оказались тщетны. В компании говорят о том, что заявка на разрешение первого тестового полета уже подана в Федеральную авиационную администрацию США (FAA), и соответствующие документы должны быть получены в течение «ближайших недель».

В Bombardier выражение «ближайшие недели» уже прочно вошло в обиход. Аналогичная ситуация произошла и с самолетом CSeries, когда первый полет был совершен спустя 9 месяцев после запланированного срока.

Изначально первый полет Learjet 85 был запланирован на февраль 2013 года, но в назначенное время график был скорректирован из-за проблем с поставщиками, в частности производителем композитных материалов для фюзеляжа.



Но в сентябре 2013 года все же состоялась выкатка первого прототипа, и тем самым стартовала предполетная программа, которая включала в себя запуск двигателей, руление и пробежки. В конце октября руководители Bombardier заявили, что проблемы с поставщиками полностью урегулированы, и первый полет будет выполнен до конца 2013 года.

По заявлению производителя, Learjet 85 призван изменить представления о среднем классе бизнес-джетов. Он станет первым деловым самолетом Bombardier с конструкцией, полностью состоящей из композитных материалов. Бизнес-джет обладает наиболее комфортабельным и просторным салоном среди всех одноклассников.

Однако даже пересмотренный график программы Learjet 85, по словам экспертов, является очень «агрессивным». По словам авиационного аналити-

ка Брайана Фоли, желание Bombardier вывести на рынок Learjet 85 в следующем году вполне выполнимо. Однако эксперт уточняет, что у этого самолета совершенно новый дизайн, и он до сих пор еще не летал. «Такие заявления со стороны производителя потребуют «агрессивного» графика. Например, другие новые бизнес-джеты, которые построены с чистого листа, обычно проходят путь в один-два года между первым полетом и сертификацией», - добавляет он. По словам Фоли, у Cessna Citation Mustang заняло около 19 месяцев от первого полета в апреле 2005 года до поставки в ноябре 2006 года, Embraer Phenom 100 также тестировался около 17 месяцев, с июля 2007 года по декабрь 2008 года, а Gulfstream Aerospace занималась G650 с ноября 2009 года по декабрь 2012 года - хотя в этой программе была катастрофа, которая задержала более чем на 2 месяца летные испытания.

Сложный выбор

Правительство Австралии всерьез взялось за изучение коммерческих предложений ведущих авиапроизводителей с целью замены ныне существующего парка бизнес-джетов для 34-й эскадрильи Королевских ВВС, которая занимается перевозкой первых лиц государства. Несмотря на свое геополитическое влияние в регионе, Австралия не имеет собственного парка и арендует самолеты: два Boeing BBJ и три Bombardier Challenger 604 (перевозят австралийского генерал-губернатора, премьер-министра и других чиновников). Во время своих немногочисленных международных визитов руководители страны летают вместе с помощниками и представителями СМИ, и ни один из самолетов в полной мере не может удовлетворить всем критериям по комфортабельности. Кроме этого, аренда всех пяти бортов заканчивается в 2015 году, и продление договора аренды не предполагается.

Именно по этой причине в начале января 2014 года правительство страны внесло на рассмотрение вопрос о приобретении нового самолета для перевозки первых лиц государства. Сейчас рассматривается два варианта: покупка или лизинг.

В качестве необходимых опций для будущего борта №1 выбраны только наличие спутниковой связи и интернета. Ни о каких излишествах в виде душа, эксклюзивной отделки самолета и прочих атрибутов VVIP-лайнера речи не идет. При этом, в самолете должен быть расширенный бизнес-класс для сопровождающих лиц.

В настоящее время наиболее приемлемыми для данных целей являются Airbus A330 и Boeing 777. Однако мнения по той или иной машине разделились почти поровну. При схожих летно-технических характеристиках, на вторичном рынке самолетов, отвечающих критериям заказчика, очень мало. К тому же, как правило, это частные воздушные суда, поставленные



владельцам как раз в эксклюзивной компоновке, и расставаться они с ними не спешат. Что касается новых самолетов, то здесь ситуация также весьма неопределенная: ждать самолета придется около двух лет, при этом столько же времени уйдет на комплектацию салона.

Поэтому вполне возможно, что уже в этом году специалисты начнут поиск относительно «молодого» лайнера, находящегося в коммерческой эксплуатации, с целью его приобретения. Но есть и противники покупки крупных авиалайнеров, которые аргументируют свою позицию тем, что основные визиты руководство страны совершает все же в пределах региона, и далеко не все аэропорты многочисленных островных государств смогут принять столь большой самолет. Также противники считают, что перевозка, напри-

мер, тех же журналистов и ряда чиновников является неоправданной роскошью. В качестве альтернативы предлагаются самолеты Dassault Falcon, которые производитель передает заказчику полностью укомплектованными. При этом, наряду с хорошими характеристиками, они могут приземляться практически в любом аэропорту. Да и цена вопроса в разы интереснее.

И видимо отчасти прислушиваясь к своим оппонентам, правительство Австралии существенно урежет список должностных лиц, которые будут иметь право индивидуально летать на новом самолете.

Сейчас ведутся активные переговоры с национальным перевозчиком страны Qantas по вопросу перевозки этой категории чиновников на регулярных рейсах.

Jetex заработал в Туркменистане

Провайдер наземных услуг для рейсов бизнес-авиации, дубайская компания Jetex Flight Support, с 1 января 2014 года приступила к работе в трех крупных аэропортах Туркменистана – Ашхабаде, Туркменбаши и Туркменабаде.

Представители Jetex Flight Support отмечают, что приход компании на рынок бизнес-перевозок Туркменистана поможет будущим партнерам развивать перспективный и емкий сегмент, в соответствии с высокими международными стандартами качества и безопасности.

«Головной офис нашей компании находится в международном аэропорту Дубай. В распоряжении Jetex Flight Support – 200 штатных сотрудников, которые обеспечивают VIP-обслуживание для коммерческих, бизнес и частных авиаперелетов, координируя организацию наземного обслуживания в более чем 100 аэропортах Ближнего Востока, Африки, Азии и Европы. Независимо от того, планируете ли Вы осуществление чартерного, коммерческого или регулярного рейса, Jetex Flight Support может обеспечить Вам разрешения на пролет и посадку, обеспечить оптимальное планирование полета, отослать

NOTAM или прогноз погоды, организовать заправку топливом и т.п. Международные агенты по наземному обслуживанию позаботятся о логистике и сопутствующих услугах, будь то размещение в отеле, транспорт, визовая поддержка или любой другой запрос – подход всегда грамотен и индивидуален», – комментируют в Jetex Flight Support.

В настоящее время более 70% рейсов бизнес-авиации, выполняющиеся через аэропорты Туркменистана, транзитные. Напомним, что в январе 2013 года Президент Туркменистана подписал постановление, разрешающее Государственной национальной службе «Туркменховаёллары» (Туркменские авиалинии) заключить контракт с турецкой строительной компанией Polimeks на проектирование и строительство в Ашхабаде комплекса нового международного аэропорта, рассчитанного на обслуживание 1600 пассажиров в час, на месте существующего аэропорта. Возведение аэропорта началось в январе 2013 года и полностью завершится в августе 2016 года. Проект включает строительство трех терминалов – пассажирского, VIP и грузового. Будет построена новая взлетно-посадочная полоса длиной 3800 метров и реконструирована действующая ВПП. Будут построены рулежные дорожки, парковочные места и перроны для воздушных судов, башни службы управления воздушным движением, диспетчерская вышка длиной 72 метра. Общая площадь участка, на котором разместится аэровокзальный комплекс, составляет 1200 гектаров.

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



Декабрь не вытянул год

Консалтинговая компания WINGX Advance выпустила отчет об активности европейской бизнес-авиации в декабре 2013 года. По данным агентства, в последний месяц 2013 года было выполнено 42623 рейса бизнес-авиации (чартерные и частные), в результате чего был зафиксирован рост на 2,4% по сравнению с декабрем 2012 года. В то же время, по итогам года активность

европейской деловой авиации снизилась на 2,4%: в 2012 году было выполнено на 16770 рейсов больше, чем в 2013-м.

Декабрь 2013 года стал одним из самых «спокойных» месяцев с 2006 года – ниже активность бизнес-авиации была только в октябре 2013 года. Трафик

в прошлом месяце поддерживался только ростом в сегменте частных полетов (на 6%), а чартерные рейсы снизились на 1%, и это только подтверждает устойчивую тенденцию к снижению в этом сегменте на протяжении всего года.

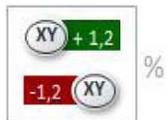
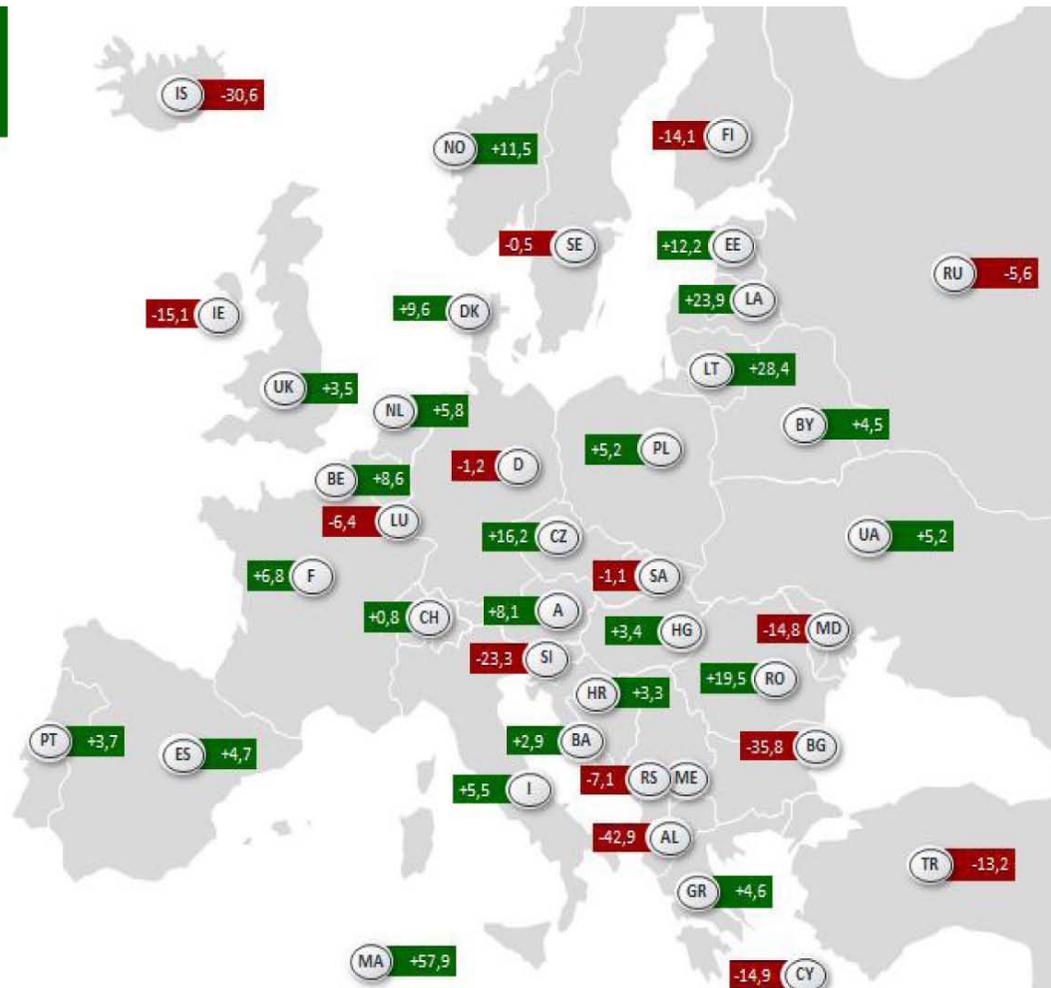
В декабре трафик рос на нескольких крупных рынках – в Великобритании, Италии и особенно во Франции. Однако наблюдалось снижение в Германии, Турции и России. А в течение всего года «яркими» пятнами стали Испания, Украина и страны Бенилюкса. Также был зафиксирован рост активности полетов из Северной Америки, Ближнего Востока и особенно Азии. А по итогам года трафик из Западной Африки и Центральной Азии замедляется, но при этом растет из Индии и Китая.

Ультралегкие самолеты в декабре показали двузначный рост спроса по сравнению с прошлым годом. Также в годовом исчислении выросли полеты на бизнес-джетах суперсреднего класса, VLJ, легких и начального уровня. А суперлегкие и средние самолеты летели меньше.

Изменение спроса в декабре было отражено в более широком использовании самолетов Embraer, Pilatus и Cessna Aircraft и снижении полетов Hawker, Learjet и Boeing. В то же время дальние Gulfstream, Dassault и Bombardier пользовались большим спросом.

Полеты частных бизнес-джетов, на которые опирается декабрьская активность, в основном выполнялись на суперсредних и сверхлегких самолетах. В чартерной деятельности некоторые успехи замечены

Total Europe: +2,4%
December 2013 YOY



продолжение

на ультрадальних маршрутах и на самолетах начального уровня.

В течение всего года впечатляющий рост активности был замечен на самолетах King Air 350, Phenom 300, Global Express и CJ4. Флот Citation XLS «процветал» в декабре, но с учетом большого снижения в течение всего года итоговые цифры показали спад активности этого типа.

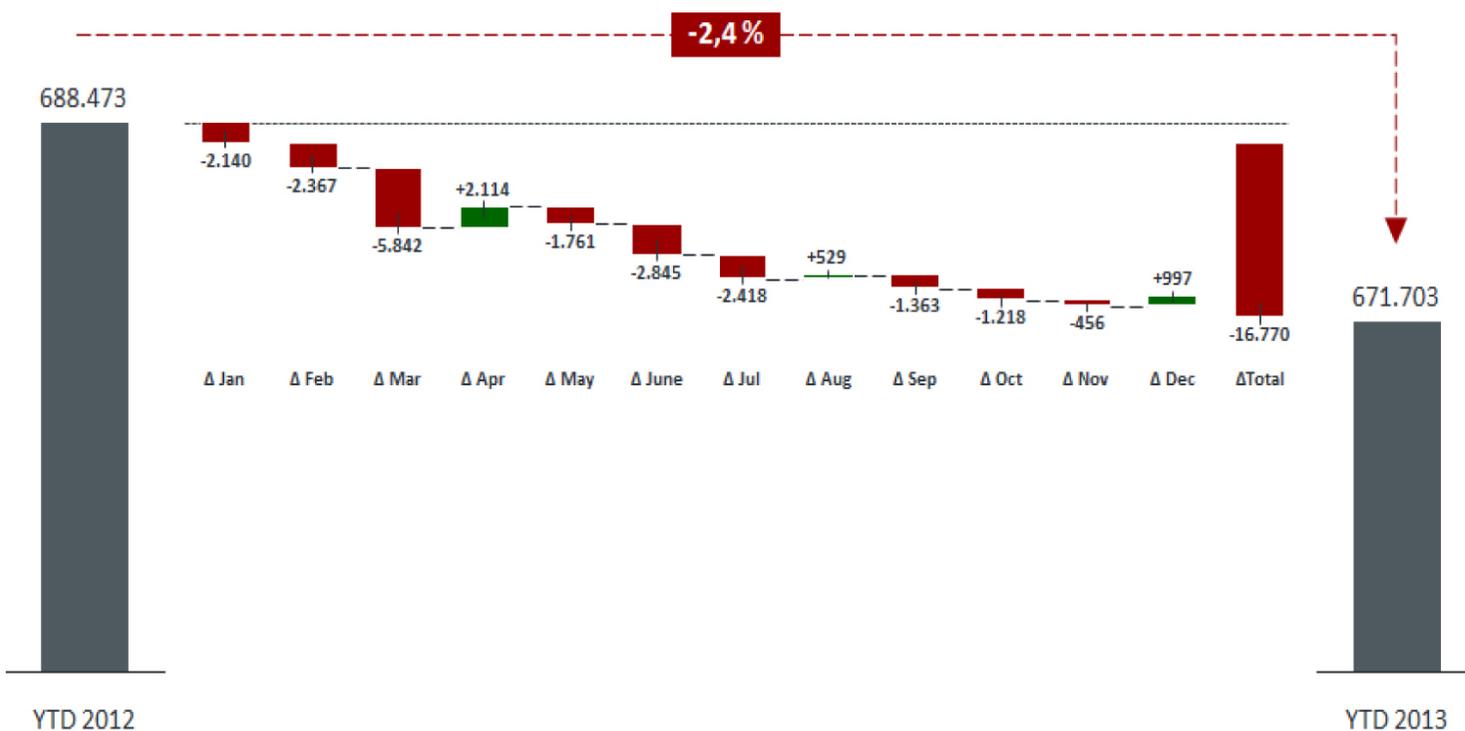
В декабре 2013 года хороший трафик показали аэро-

порты Лутон, Фарнборо и Ницца, но только Ницца и Жуляны стали единственными, которые выросли по итогам года. Также в декабре зафиксирован значительный рост активности в таких «лыжных» аэропортах, как Энгадин, Сион и Инсбрук.

Ричард Кое, управляющий директор WingX Advance, говорит: «Активность в декабре показывает рост уверенности, особенно среди владельцев воздушных судов. С точки зрения общего направления, рынок еще не вышел из рецессии, но это, кажется, связано

со значительной провозной емкостью флота средних и легких бизнес-джетов, в сегментах которых присутствует спад спроса. Популярность в течение 2013 года самолетов ультрабольшой дальности не показывает признаков замедления, а вместе со спросом на суперсредние и сверхлегкие джеты, мы ожидаем, что активность в этих сегментах приведет к общему восстановлению рынка в 2014 году».

[Полный отчет](#)



Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем обзор Avinode о состоянии глобального рынка бизнес-авиации.

Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

В 2013 году Avinode изменил свой еженедельный бюллетень. Во-первых, отчет выходит раз в две недели. Во-вторых, компания предоставляет аналитику по глобальному рынку, то есть в Северной Америке и в Европе. Еще одно изменение состоит в том, что в каждом отчете предоставляется расчет динамики **Индекса спроса** и **Индекса стоимости летного часа**, а также стоимость летного часа для одного сегмента бизнес-джетов: легкого, среднего или тяжелого. Это позволит более четко представлять тренды в отдельных сегментах бизнес-авиации. Также акцентировано внимание на ключевых показателях рынка, таких как общее количество вылетов за рассматриваемый период и динамика индексов.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Ключевые показатели мирового рынка
- Индекс спроса бизнес-джетов в Северной Америке и в Европе
- Индекс стоимости летного часа бизнес-джетов в США и Европе
- Стоимость летного часа Chaleenger 604

Avinode в своем бюллетене выделяет следующие категории бизнес-джетов:

Light Jets

Легкие самолеты – это все бизнес-джеты в диапазоне от самолетов начального уровня до верхнего легкого класса. По конкретным моделям самолетов - это все от Eclipse/Mustang до Citation XLS+.

Midsize Jets

Средние самолеты – все бизнес-джеты, попадающие в промежуток от средних до суперсредних, то есть все от Learjet 60/Hawker 800 до Challenger 300/Citation X.

Heavy Jets

Тяжелые самолеты - от тяжелых бизнес-джетов до ультрадальних. По конкретным моделям это все, от Falcon 2000/Challenger 604 до G650/Global 6000.

Ключевые показатели рынка

Ключевые показатели рынка (Key Performance Indicators - KPI) характеризуют общее состояние глобального рынка деловой авиации. Первый показатель характеризует общее количество вылетов бизнес-джетов в Европе (ИКАО E/L) и США (ИКАО K) соответственно, по данным FAA и Евроконтроля за последние 14 дней. Этот показатель отображается в абсолютных цифрах и в виде процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Второй индикатор показывает динамику Индекса Спроса в Европе и США за последние 14 дней. Третий индикатор показывает динамику Индекса стоимости летного часа в Европе и США за последние 14 дней.

	US	Europe
Business Jet Flights*, last 14 days	51 078	8 713
Business Jet Flights*, YoY change	+0.8% →	+0.5% →
Avinode Demand Idx, last 14 days	+65.6% ↗	+116.7% ↗
Avinode Pricing Idx, last 14 days	+0.28% ↗	-0.05% →

* = Actual flights recorded by FAA/Eurocontrol

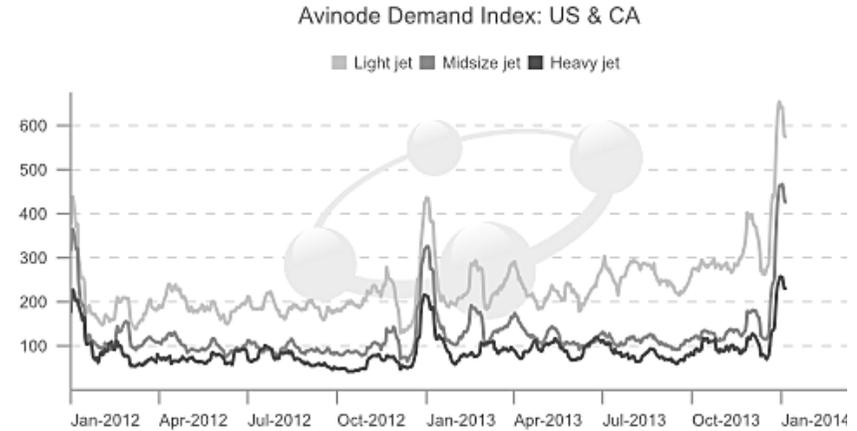
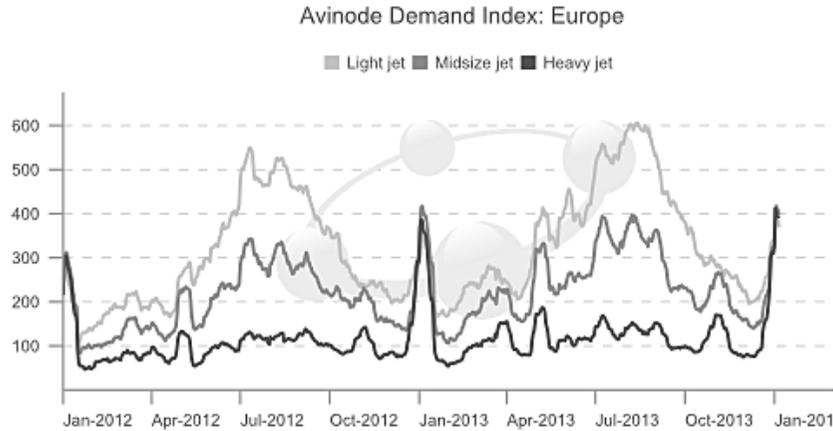


продолжение

Индекс спроса

Индекс спроса Avinode показывает среднюю ежедневную стоимость всех заказанных рейсов, которые осуществляются в течение 14 дней до публикации отчета.

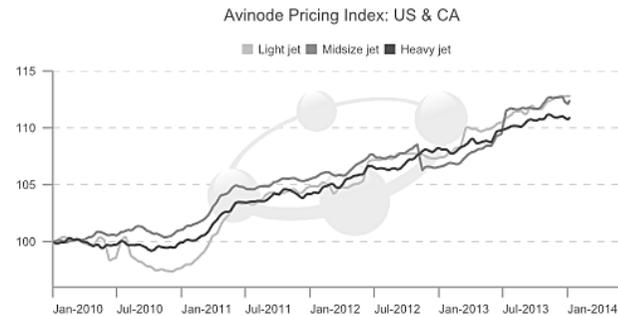
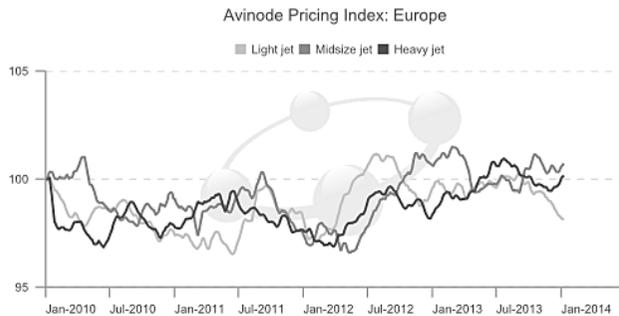
Индекс США и Канады основан на запросах из аэропортов кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский Индекс основан на запросах рейсов из аэропортов с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR.



Индекс стоимости летного часа

Индекс стоимости летного часа Avinode показывает среднюю стоимость часа аренды частного самолета определенной категории и определенного рынка. При этом почасовая ставка включает среднюю доходную ставку и топливный сбор.

Индекс США и Канады рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО К и С и оценивается в USD. Европейский индекс рассчитан для самолетов, базирующихся в аэропортах с кодом ИКАО E, L и U и оценивается в EUR.



Стоимость летного часа популярных самолетов

Динамика стоимости летного часа для отдельного сегмента бизнес-джетов позволяет оценить ценообразование в течение времени для трех конкретных моделей (по одному в каждом бюллетене).

В ротации будут рассматриваться следующие модели самолетов:

- Light - Citation Mustang
- Midsize - Learjet 60
- Heavy - Challenger 604

Эти три модели являются самыми популярными в своем классе при запросах в США и Европе.

