



Минувшая неделя ознаменовалась противостоянием России и Запада, который пытается в очередной раз «уколоть» нас с помощью санкций. Представители крупного бизнеса, с которыми нам удалось побеседовать на этой неделе, весьма скептически относятся к рекомендациям, исходящим от западных чиновников всевозможных рангов. Имея здравый разум, представители нашего сегмента, включая авиапроизводителей, просто недоумевают от заявлений политиков, считая российский рынок приоритетным для собственного бизнеса. Однако, скорее всего, совсем без последствий не обойдется.

На этой неделе Cessna совершила демонстрационный тур по российским городам и Казахстану на своей обновленной версии популярного бизнес-джета Sovereign+. Побывав в Москве, Санкт-Петербурге и Новосибирске, производитель в очередной раз удостоверился в весьма неплохом спросе на самолеты суперсреднего класса и уже более уверенно делает позитивные прогнозы относительно своего присутствия в России. Хотя компании будет достаточно тяжело стартовать в России в этом популярном классе. Но ряд предложений для клиентов позволят Cessna Aircraft найти свою нишу, особенно в российских регионах, где летные характеристики и экономика самолетов семейства Citation делают его оптимальным вариантом.

И уж совсем позитивного настроения добавляют отчеты по бизнес-трафику в Европе. Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в феврале 2014 года. Февраль этого года стал уже третьим месяцем подряд роста трафика в Европе.



Центр-Юг выводит SSJ на чартеры

Самолеты Sukhoi Superjet 100 будут выполнять частные и корпоративные чартерные рейсы по различным направлениям России и Европы

стр. 17



«Ак Барс Аэро» расстается с бизнес-авиацией

Авиакомпанию «Ак Барс Аэро» разделили на две части: коммерческие и бизнес-перевозки. Второй сегмент оформлен в самостоятельное юридическое лицо - ООО «Авиасервис»

стр. 18



Sovereign+ долетел до России

Cessna Aircraft и «ИстЮнион» начинают демотур по России и Казахстану, и уже в этом году производитель планирует поставить на отечественный рынок 4-5 Citation Sovereign+

стр. 21



Третий месяц роста

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в феврале 2014 года. Февраль этого года стал уже третьим месяцем подряд роста трафика в Европе

стр. 23



КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

Gulfstream G650

ОНАДА проводит практический семинар

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) приглашает принять участие в практическом семинаре «Кейтеринг в бизнес-авиации».

Цель семинара – рассказать специалистам, осуществляющим заказ питания для пассажиров бизнес-авиации о:

- компаниях, предоставляющих питание или услуги по доставке питания на борт; новых продуктах и технологиях;
- возможностях заказа специального питания: детского, диабетического, вегетарианского;
- возможностях заказа вегетарианских, японских, кошерных, халяльных блюд;
- сезонности блюд и продуктов;
- нюансах доставки, сервировки;
- обеспечении питания при вылетах из отдаленных аэропортов
- и многом другом.

Семинар пройдет 23 апреля 2014 года в зале «Псков» гостиницы «Националь».

К участию в семинаре приглашаются представители авиакомпаний - операторов деловой авиации, представители владельцев воздушных судов, бортпроводники, представители школ по подготовке авиационного персонала, брокеры деловой авиации.

Членам ОНАДА предоставляется 2 делегатских места на семинаре без оплаты регистрационного взноса. Бесплатные места предоставляются представителям компаний-членов ОНАДА, оплатившим взнос за 2014 год. Регистрация делегатов в письменном виде обязательна.

Подтвержденные презентации:

- ULEY ON BOARD: Основные акценты деятельности.
- Jet Catering: Инновационные технологии в питании для бизнес-авиации.



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

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

Европа проанализирует все инциденты

4 марта 2014 года Европейский парламент принял новое правило отчетности о происшествиях и инцидентах. Новое законодательство призвано упорядочить поток информации о происшествиях и инцидентах, тем самым ускоряя анализ и принятие новых процедур по сокращению несчастных случаев.

Для Европейского союза принятая система станет краеугольным камнем современного подхода в политике безопасности, которая будет рассматривать не только происшествия и несчастные случаи, но и небольшие инциденты, даже если не было никаких серьезных последствий. Для сбора и обмена информацией будут привлекаться авиакомпании, производи-

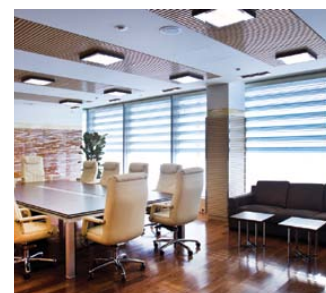
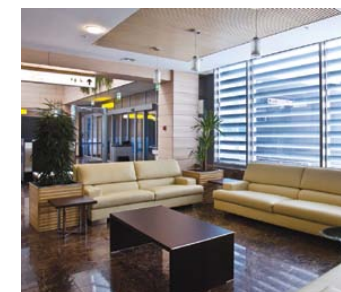
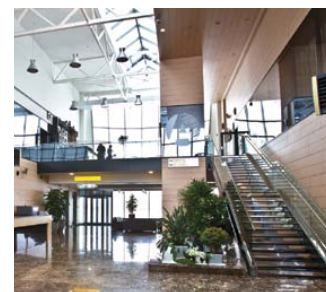
тели, авиадиспетчеры, летные экипажи, технический персонал, национальные органы и EASA.

Сообщество европейских аналитиков по безопасности, координируемых EASA, будут анализировать все случаи для выявления тенденций и проблем безопасности общеевропейской значимости, а также давать рекомендации по принятию соответствующих мер.

Новое регулирование начнет действовать в мае 2014 г. и заработает в полную силу через 18 месяцев. За это время будут приняты необходимые положения и разработаны методические материалы и ИТ-приложения для записи, обмена и анализа информации.



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

У Learjet 85 новые проблемы

Bombardier откладывает на неопределенный срок первый полет Learjet 85. Причиной стала новая проблема, на сей раз с бортовым оборудованием самолета. Компании пришлось принять новый график, который еще больше растягивает уже задержанную на один год программу среднего бизнеса-джета. По словам представителя Bombardier, проблема была обнаружена уже после 20 марта, когда был запланирован первый полет.

В настоящее время Bombardier ждет обновления программного обеспечения оборудования, однако компания не может установить сроки решения этой новой проблемы.

Между тем, стало известно, что у производителя были разногласия с двумя ключевыми поставщиками по программе Learjet 84, Thales и Goodrich. Это ставило под угрозу поставку важных компонентов системы управления бизнес-джета. Однако к началу февраля 2014 года, когда FAA дала разрешение на

начало летных испытаний, компании разрешили все спорные моменты.

В конце прошлого и начале этого года казалось, что Bombardier очень близко подошел к первому полету композитного бизнес-джета. Наконец, 20 марта, в день встречи компании с инвесторами и аналитиками в Нью-Йорке, официальный твиттер производителя акцентировал внимание на Learjet 85, и все были уверены, что он взлетит. Сотни сотрудников были приглашены на мероприятие по поводу первого полета. По словам Гая Хачи, президента и генерального директора Bombardier Aerospace, он разрывался между посещением первого полета или дня инвесторов.

Однако полет был отменен из-за потенциально возможного усиления ветра. И, в свете открывшихся обстоятельств с проблемами оборудования, перенос полета выглядит оправданной мерой. Тем не менее, Гай Хачи говорит, что первый полет Learjet 85 не за горами.



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"

Количество аэропортов должно вырасти

Численность аэродромов гражданской авиации может быть равна к 2030 году около 500, в случае реализации всех инвестпроектов, сказано в прогнозе долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2030 года. Прогноз представило Министерство экономического развития РФ.

В Министерстве считают, что «аэропорты-спутники» обеспечат обслуживание прогнозируемого увеличения пассажиропотока аэропортов московского авиационного узла и дадут возможность разгрузить аэропорты МАУ от транзитных пассажиров. «Аэропорты-спутники», сопряженные с центром Москвы скоростным транспортом, дадут возможность обеспечить дальнейший рост пассажиропотока.

В ведомстве отметили: «В случае реализации всех инвестпроектов к 2030 году количество аэродромов гражданской авиации составит порядка 500. Будет

также реконструировано порядка 170 взлетно-посадочных полос».

В настоящее время, согласно данным Росавиации, в реестр аэродромов гражданской авиации включено 297 аэродромов. 117 из них образуют национальную опорную аэродромную сеть.

Приоритетными в 2014 году являются мероприятия по подготовке аэродромной инфраструктуры аэропортов городов, принимающих чемпионат мира по футболу 2018 года, аэропорта г. Уфы к проведению заседания совета глав государств-членов ШОС и глав государств и правительств БРИКС в 2015 году, строительство взлетно-посадочной полосы № 3 в аэропорту «Шереметьево», реконструкция аэродромных комплексов в аэропортах «Владикавказ», «Махачкала», «Минеральные Воды», завершение строительства аэропорта на о. Итуруп.





Moscow
4–6 september 2014

*Top Business Aviation Show
in Eastern Europe and Asia* / more than 30 aircraft and helicopters
more than 80 world leading companies
more than 8000 visitors



Organized by  **Vnukovo-3**

Phone: +7 495 648 2806 www.jetexpo.ru
E-mail: info@jetexpo.ru

Dassault проводит серию семинаров

Серия региональных семинаров по обслуживанию и эксплуатации самолетов Falcon компании Dassault в этом году состоится в девяти городах на трех континентах. На мероприятиях операторам бизнес-джетов Falcon будет предложена возможность напрямую поговорить со специалистами Dassault, инженерами, пилотами и представителями поставщиков на любую тему, касающуюся их самолетов.



На семинарах будут затронуты как технические, так и вопросы эксплуатации, которые призваны помочь операторам получить максимальную отдачу бизнес-джетов Falcon. Диапазон тем – от последних инициатив по обслуживанию клиентов и инженерному обеспечению до усовершенствований в поиске неполадок и надежности продуктов. В этом году семинары будут включать в себя демонстрацию нового клиентского онлайн-портала Falcon, а также презентации новых услуг и продуктов, таких как Falcon 5X, и усовершенствований систем FalconSphere и FalconBroadcast.

В этом году региональные семинары пройдут: в Париже (1 и 2 апреля); Сан-Паулу, Бразилия (15 апреля); Шанхай, Китай (16 апреля); Толука, Мексика (29 апреля); Даллас (1 мая); Мава, Нью-Джерси (6 и 7 мая); Уэст-Палм-Бич, штат Флорида (13 мая); Чикаго (15 мая) и Сан-Хосе, Калифорния (20 мая).

Gulfstream поставил трехсотый G450

Компания Gulfstream Aerospace на днях поставила 300-й бизнес-джет G450. Это произошло через девять лет после ввода бизнес-джета в эксплуатацию, который состоялся в мае 2005 года.

«Поставка 300-го G450 стала выдающимся событием для компании Gulfstream, поскольку это демонстрирует надежность, производительность и комфорт самолета и отражает сохраняющуюся заинтересованность со стороны клиентов», - говорит Скотт Нил, старший вице-президент по всемирным продажам и маркетингу компании Gulfstream. «G450 остается лидером на рынке в своем классе. И эта поставка является свидетельством упорного труда, самоотверженности и инноваций всех сотрудников компании. С самолетами G450 и G550 Gulfstream доминировал в сегменте крупноразмерных бизнес-джетов в течение последних десяти лет».

G450 имеет дальность полета 4350 морских миль (8056 км) на крейсерской скорости 0,80 Маха. Самолет имеет девять рекордов скорости между парами городов. Этот бизнес-джет является прямым потомком легендарного самолета серии GIV, самого популярного делового самолета в мире.

В G450 можно выбрать любой из шести вариантов конфигурации интерьера. Отдельные варианты салона предусматривают комфортное размещение до



16 пассажиров и организацию шести спальных мест. Вне зависимости от конфигурации интерьера пассажиры G450 оценят большое количество солнечного света, проникающего через фирменные овальные иллюминаторы, 100-процентный свежий воздух и улучшенную звукоизоляцию, которая обеспечивает высокий уровень комфорта.

Бизнес-джет G450 был разработан группой специалистов компании Gulfstream, получившей награду Collier Trophy 2003, самую престижную на сегодняшний день награду в авиационной промышленности. G450 сертифицирован в 53 странах и имеет надежность готовности к вылету на уровне 99,9%.

Бразильское авиатакси выбирает Bell

Компания Bell Helicopter объявила о приобретении бразильской компанией Helisul Air Taxi вертолета Bell-429, а также о подписании на выставке Heli-Expo 2014 контракта на поставку трех вертолетов Bell-505 Jet Ranger X. Эти контракты вошли в число почти двухсот соглашений, подписанных на выставке.

«Вертолет Bell-429, в дополнение к комфорту и передовым технологиям, предоставляет возможности многоцелевого использования при низких эксплуатационных расходах», - заявил президент компании Helisul Элой Бисуз. «Эти характеристики полностью отвечают нашим потребностям».

Располагаясь в Foz do Iguacu, компания Helisul Air Taxi является самой большой службой аэротакси в Бразилии и одной из крупнейших в мире. Имея собственный парк из 50 воздушных судов, Helisul осуществляет множество авиационных работ, включая туристические и VIP перевозки.

Как прокомментировал Jay Ortis, управляющий директор Bell Helicopter по странам Латинской Америки, компания Helisul теперь сможет предлагать своим клиентам комфортный полет на вертолете с одним из самых лучших салонов. «Мы также с нетерпением ждем, что эта компания в самое ближайшее время станет одной из первых, имеющих в своем парке Bell-505 Jet Ranger X», - добавил он.

«Эта прекрасная новость еще раз подтверждает тот факт, что ведущие мировые компании - профессионалы вертолетной индустрии отдают предпочтение вертолетам Bell Helicopter», - прокомментировал новость Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer, представитель Bell Helicopter в России и Украине.

Бразилия готовится к Чемпионату Мира по футболу

Выступая на недавней международной конференции операторов NBAA в городе Тампа, Флорида, подполковник Луис Мадерос из бразильского Департамента авиационного контроля заверил делегатов, что бизнес-джеты, прибывающие на Чемпионат Мира по футболу, который пройдет в двенадцати городах Бразилии с 12 июня по 13 июля 2014, не будут испытывать никаких трудностей.

Тем не менее, среди специальных мер безопасности в непосредственной близости от футбольных стадионов будут выделены три уровня запретных зон, простирающихся до эшелона FL145. Эти зоны будут активированы в дни матчей на срок от одного до четырех часов до и после событий. Запретная (красная) зона будет создана в радиусе 4 миль от центра места проведения мероприятия, которая касается всех воздушных судов, за исключением, обеспечивающих общественную безопасность и экстренные полеты.

В желтой зоне, простирающейся от 4 миль до 7 миль, будет доступно движение ограниченному количеству воздушных судов – самолеты и вертолеты глав государств и регулярных коммерческих операторов. Во внешней, белой зоне воздушное движение будет осуществляться в обычном порядке на основе планов полетов, за исключением развлекательных полетов.

Тем не менее, несмотря на уверения бразильских регуляторов эксплуатантам, намеревающимся посетить Бразилию во время Чемпионата Мира, рекомендуется заранее подготовиться к полету и забронировать слоты, как на прилет, так и на вылет. Также чиновники предупреждают о возможных задержках в аэропортах, к которым надо быть готовым, и о недостатке парковочных мест, что возможно потребует перелета бизнес-джетов в альтернативные аэропорты для парковки.



HALO-Flight приобрела новый Bell-429 URALHELICOM делает ставку на обучение

Некоммерческая организация HALO-Flight, оказывающая услуги вертолетной медицинской помощи и эвакуации, объявила о завершении процесса приобретения медицинского вертолета Bell-429 EMS.

«Теперь мы сможем оказывать медицинскую помощь нашим клиентам вне зависимости от того, какая погода за окном», - сообщил исполнительный директор компании Томас Классен. «Наш новый вертолет больше, мощнее и быстрее, и он способен летать в туманную и дождливую погоду».

С учетом установленного медицинского оборудования, вертолет обошелся покупателю почти в семь миллионов долларов, однако эта цифра его совершенно не смущает.

«Если с помощью нашего нового вертолета будет спасена хотя бы одна жизнь, то эти затраты уже окупятся», - продолжает Томас Классен. «Но мы рассчитываем оказать помощь сотням, может, и тысячам наших пациентов».

Bell-429 отличается самой просторной кабиной в своем классе. Компания сможет перевозить сразу двух пациентов на носилках, причем места будет достаточно и для того, чтобы в полете оказывать медицинскую помощь обоим пациентам без каких-либо затруднений.

«Несколько сэкономленных минут в экстренных случаях жизненно важны», - подытожил Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer, представитель Bell Helicopter в России и Украине. «Тот факт, что профессионалы, оказывающие медицинскую помощь, отдают предпочтение вертолету Bell-429, лишний раз доказывает его преимущество – это действительно самый быстрый, вместительный и мощный вертолет в своем классе».

Компания URALHELICOM сообщает о завершении очередных курсов подготовки технических специалистов по обслуживанию вертолетов Robinson R44 и подготовки пилотов вертолетов EC130B4.

В период с 12 по 26 марта 2014 года на АТБ «Уральской вертолетной компании - URALHELICOM» прошли курсы по подготовке технических специалистов по обслуживанию вертолетов Robinson R44, одобренные Росавиацией.

Лекции и практические занятия проводили преподаватели Уральского УТЦ и специалисты «Уральской вертолетной компании – URALHELICOM», имеющие большой опыт в обслуживании и эксплуатации вертолетов Robinson в России. Все обучающиеся успешно сдали экзамены, получили сертификаты и право обслуживать вертолеты R44 Robinson.

Курс традиционно состоял из двух этапов – теоретического обучения по конструкции вертолета и двигателя, и практического обучения (стажировка).



На данных курсах обучались специалисты из Уфы, Тюмени и Владивостока.

А в период с 17 по 21 марта 2014 года на базе компании прошли курсы по подготовке пилотов вертолетов EC130B4.

Теоретическое обучение и летную практику проводил инструктор европейского учебного центра, имеющего одобрение ФАВТ РФ. Все занятия проходили на английском языке при участии профессионального технического переводчика.

Все обучающиеся успешно сдали экзамен по теоретической части (конструкция вертолета EC130B4), выполнили контрольный полет и получили сертификаты. В курсах приняли участие пилоты из Владивостока, Краснодара, Воронежа и Казахстана.

О датах проведения следующих курсов подготовки пилотов и технических специалистов «Уральская вертолетная компания – URALHELICOM» сообщит дополнительно.

В «Хелипорт Москва» вложено 1,3 млрд. рублей

С начала реализации в «Хелипорт Москва», который после завершения строительства станет самым крупным вертолетным центром в мире, вложено около 1,3 млрд. рублей. Всего в проект планируется инвестировать порядка 3 млрд. рублей. Инвестором и девелопером «Хелипорт Москва» выступает «НДВ-Групп».

Средства были вложены в приобретение прав на участок, строительство сооружений, создание и расширение авиапарка «Хелипорт Москва», который пополнился вертолетами Eurocopter AS350 B3, Robinson R44, Robinson R66, а также такими новейшими моделями, как Eurocopter EC130 T2. Благодаря этому уже сегодня хелипорт функционирует как полноценный вертолетный центр: предоставляются услуги аэротакси, бизнес-перевозок, базирования авиационной техники, технического обслуживания. Также работает школа пилотов, где проходят обучение более 20 курсантов под руководством опытных инструкторов. Основной объем инвестиций будет направлен на

строительство уникальной инфраструктуры, прежде всего – трехуровневого ангара с механизированной парковкой, авиационного салона, пилотной школы, делового центра, гостиницы и яхт-клуба. После завершения строительства «Хелипорт Москва» будет рассчитан на базирование порядка 250 единиц авиационной техники.

Председатель совета директоров «НДВ-Групп» Александр Хрусталеv комментирует: «В отличие от большинства масштабных объектов «Хелипорт Москва» создается без привлечения кредитных средств. Это знаковый проект не только для «НДВ-Групп», но и для российского рынка малой авиации. «Хелипорт Москва» станет той точкой роста, которая будет способствовать «вертолетизации» страны и повышению доступности вертолетов как надежного и эффективного транспорта. Завершить строительство «Хелипорт Москва» мы планируем через 1,5-2 года. Окупаемость проекта составит около 8 лет».



(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

Flying Colours покоряет Африку

Канадская компания Flying Colours, специализирующаяся на комплектации бизнес-джетов и услугах ТОиР, расширила область своего влияния на Африку. Компания поставила модернизированный Challenger 604 клиенту из Нигерии.

Самолет был поставлен в начале этого года, после выполнения углубленного технического обслуживания, ремонта и работ по реконфигурации пассажирского салона. Процесс, который занял 14 недель, начался с большой предпродажной инспекции, с последующими календарными проверками (в том числе 96-месячной инспекцией), проверками всех сервисных бюллетеней и внутренними работами.

Среди обновлений, которые пассажиры могут использовать в полете, - развлекательная система с новыми

HD мониторами, Blu-Ray DVD-плеер, интеграции iPod и широкополосная система связи Aviator 300.

В дополнение к установке развлекательной системы, интерьер самолета также был переделан. Обновлены восемь клубных мест и трехместный диван, а также был смонтирован каменный пол на камбузе и в туалете (впервые на Challenger 604). Кроме этого был заново покрашен фюзеляж самолета.

В настоящее время Flying Colours завершает еще один бизнес-джет для африканского заказчика. Learjet 35 получит существенные изменения в конфигурации и пройдет техобслуживание. Кроме технического обслуживания, проверок и отделочных работ в пассажирском салоне, компания модернизирует авионику.



VIP Gate to Moscow

**AVCOM-Domododovo
Business Aviation Center**

EC175 разделили с китайцами

Airbus Helicopters и китайская компания Avicopter (вертолетное подразделение AVIC) 27 марта 2014 года подписали соглашение о производстве на базе китайской компании 1000 вертолетов нового поколения EC175/AC352. Подписание документа произошло в присутствии Председателя КНР Си Цзиньпин и президента Франции Франсуа Олланда в Елисейском дворце в Париже.

Это соглашение упрочит промышленное партнерство между Airbus Helicopters и AVIC по совместной разработке EC175/AC352.

«Сегодняшнее соглашение является результатом нескольких лет тесного сотрудничества между нашими компаниями. Оно создает основу для беспрецедентного полномасштабного производства у обоих партнеров и добавляет новое измерение в отноше-

ях с Avicopter», - сказал генеральный директор Airbus Helicopters Гийом Фори.

Так как работы по разработке в рамках проекта EC175/AC352 были разделены поровну между Airbus Helicopters и Avicopter, производство также решено поделить, сочетая возможности обеих компаний. Имеющие общую платформу, вертолеты все-таки будут различаться: AC352 будет собираться и поддерживаться Avicopter и предназначаться в основном для китайского рынка, а EC175 собирается во Франции и поддерживается Airbus Helicopters и предназначен для мирового рынка.

EC175 сертифицирован EASA в начале 2014 года. Первые поставки EC175 первым трех клиентам планируются в 2014 году. Франция и Китай начали сотрудничество по проекту EC175/AC352 в 2005 году.



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.



Learjet 75 доступен для чартеров

Техасский бизнес-оператор Starbase Jet сообщает о появлении в собственном чартерном парке первого девятиместного самолета Bombardier Learjet 75 (бортовой номер N575AR), который будет задействован на чартерных рейсах. Также Starbase Jet стал и первым эксплуатантом бизнес-джета этого типа в США.

Президент и главный исполнительный директор Starbase Jet Рэндалл Рид уверен, что новые Bombardier Learjet 75 (компания получит еще несколько воздушных судов в этом году) станут настоящими «рабочими лошадками» компании и сумеют удовлетворить любые пожелания заказчика. «В салоне нашего нового бизнес-джета 9 комфортабельных кожаных кресел. Он оборудован новейшим светодиодным освещением, багажниками и камбузом, предоставляя простор для работы, отдыха и хранения багажа. Кроме того, в салоне установлены 7-дюймовые сенсорные дисплеи с интернетом и полным аудиоконфлексом со встроенными в отделку панелей динамиками. В кабине пилота Learjet 75 предлагаются большие возможности по контролю всех жизненно важных систем», - комментирует г-н Рид.

Напомним, что Learjet 75 получил сертификат типа FAA 14 ноября 2013 года. В новом семействе Learjet 70/75 использованы планеры 40XR/45XR. Обновленные самолеты получили полностью новый салон, кабину экипажа Vision Flight Deck и более мощные двигатели. Расчетная дальность Learjet 70 и Learjet 75 (стоимость их, соответственно, \$ 11,1 млн. и \$ 13,5 млн.) составляет более 2000 миль, что превышает таковую у Learjet 40XR и 45XR (1730 миль и 1975 миль соответственно). При этом максимальная скорость составит M=0,81, а крейсерская M=0,71.

ABS Jets обслужила 10000-й бизнес-джет

Чешский оператор ABS Jets на прошлой неделе отметил очередную важную веху в своей истории. Подразделением по наземному обслуживанию воздушных судов ABS Jets Executive Handling Services был обслужен 10000-й бизнес-джет в аэропорту Праги. Юбилейным самолетом стал Citation Mustang чешского оператора Aeropartner. Отметим, что 7000-й самолет компания обслужила в сентябре 2012 года.

Первоначально, действуя как агент по обслуживанию собственного парка воздушных судов, подразделение компании по наземному обслуживанию стало настолько успешным, что в 2008 году было принято решение предложить хэндлинг другим прибывавшим в аэропорт имени Вацлава Гавела (ранее Рузине) бизнес-джетам.

Сейчас услуги хэндлинга являются основной частью бизнес-плана ABS Jets. В прошлом году это подразделение достигло рекордных результатов - был зафиксирован почти 30% рост по сравнению с 2012 годом.



Рост трафика отражает растущее число деловых самолетов, которые прилетают в Прагу, как в пункт назначения по бизнесу и для отдыха, так и на техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт. Другим фактором роста стало увеличение количества бизнес-рейсов в Прагу из Северной Америки. Компания ожидает, что в дальнейшем трафик продолжит свой рост.

Директор по наземному обслуживанию ABS Jets Ян Кралик говорит, что команда Jets ABS применила стратегию, которая гарантировала успешность работы в условиях возросшего спроса. «В 2011 году компания открыла в аэропорту новый терминал деловой авиации. Сейчас его общая площадь — 9000 кв. м — позволила организовать дополнительные места для обслуживания пассажиров. И мы сразу же отметили, что объем хэндлинга деловых самолетов в 2010 г. увеличился на 64% по сравнению с 2009 г., в 2011–2012 гг. эта тенденция продолжилась, в прошлом году мы увеличили доходы на треть. Также в 2013 году мы активно работали и по предоставлению услуг хэндлинга сторонним заказчикам в аэропорту Братиславы. Подразделение в Словакии ABS Jets открыла в 2007 г., а с 2009 г. компания базируется в аэропорту Братиславы несколько своих самолетов», - комментирует Ян Кралик.

Флот ABS Jets насчитывает около 20-ти самолетов, среди которых Citation Bravo, Phenom 300, Bombardier LearJet 60XR, шесть Embraer Legacy, а также несколько самолетов Gulfstream и BBJ. Своими основными рынками, помимо стран Восточной Европы, оператор считает Россию, Украину, а также Объединенные Арабские Эмираты.

CJ2+ получит Garmin G3000

Cessna Aircraft продолжает баловать клиентов усовершенствованием своих популярных моделей. Вслед за обновленным CJ3+, компания представила широкой публике очередную вариант Citation CJ2+ с авионикой Garmin G3000, получивший название Alpine Edition.

CJ2+ стал одним из первых самолетов, оснащенным Garmin G3000 - системой, во многом превосходящей ожидания пользователей: принципы ее работы хорошо знакомы пилотам, она многофункциональна, повышает осведомленность экипажа о ситуации и одновременно проста в использовании. Легко догадаться, что кабина была разработана с учетом отзывов пилотов. В ней все на своем месте. Сенсорные дисплеи размерами 14,1 дюйма и контроллеры с тачскринами 5,7 дюйма Garmin G3000 обладают высочайшей информативностью, простотой использования и функциональностью.

Данная интегрированная авионика полностью совместима с технологиями синтетического видения и 3D-графики отображения земной поверхности. Также особенностями новой авионики CJ3+ являются метеорологический радиолокатор, способный обнаруживать турбулентность, система TCAS II, система предупреждения о сближении с поверхностью (TAWS). CJ2+, кроме этого, получил систему автоматического зависящего наблюдения ADS-B, что позволит обновленному бизнес-джету соответствовать требованиям системы УВД NextGen.

«Авионика Garmin G3000 хорошо знакома пилотам, и в то же время те ее черты, которые нуждались в модификации, были усовершенствованы. CJ2+, безусловно, останется лидером нового поколения самолетов деловой авиации, большой шаг вперед для любого эксплуатанта легких реактивных самолетов,



мечтающего о новой, более совершенной модели», - комментируют в Cessna Aircraft.

Alpine Edition будет доступен для всех новых владельцев самолетов Citation CJ2+, либо в качестве дополнительной опции для клиентов, которые уже эксплуатируют бизнес-джет. Установка нового пакета «поручена» партнеру Cessna Aircraft – Duncan Aviation, которая уже получила соответствующие разрешительные документы от FAA.

Citation CJ2+ – самолет, который пришел на смену завоевавшей успех модели CitationJet. CJ1 и удлиненный CJ2 были впервые продемонстрированы на конференции NNBA в октябре 1998 года в Лас Вегасе. Поставки обновленного самолета начались в 2000 году. Примечательной особенностью Cessna Citation CJ2+, как и всех самолетов Citation CJ, является то, что он сертифицирован для управления одним пилотом.

Citation CJ2+ имеет типичную компоновку малых бизнес-джетов – в салоне есть только самое необходимое для непродолжительного рейса, в задней части салона расположены небольшая туалетная комната и гардероб. Багажное отделение находится в хвостовой части самолета и не доступно из салона во время полета. Но есть некоторые преобразования: просторная, хорошо освещенная каюта CJ2+ длиннее, чем кабина CJ1+ на 0,91 м с передовой системой звукоизоляции, дизайн выполнен в новом стиле благодаря более дорогим и высококачественным материалам для отделки. В полу имеется углубление для удобного прохода и размещения пассажиров. В салоне самолета находятся 6 кресел, четыре из которых располагаются напротив друг друга, столики могут аккуратно складываться в боковые стенки салона.

В настоящее время в мире эксплуатируется 217 самолетов CJ2+, из которых 65 – в Европе.

Сертификационный Cirrus Vision впервые взлетел

Cirrus Aircraft успешно завершил 24 марта 2014 года первый полет прототипа своего бизнес-джета Vision SF50. Опытный самолет C-Zero стал первым, соответствующим сертификационным требованиям, так как до настоящего момента компания тестировала летный демонстратор технологий, который испытывается с 3 июля 2008 года.

Прототип C-Zero (C0), взлетел с базы Cirrus в Дулут, штат Миннесота, около 5 часов вечера по местному времени и находился в воздухе один час.

«Vision прошел все проверки очень хорошо, и все системы функционировали должным образом», - сообщает производитель. «В первом полете проверялась

управляемость и маневренность самолета, устойчивость в различных режимах полета и скоростные характеристики на средних высотах».

Два остальных опытных самолета – C-One и C-Two – планируется ввести в строй во втором и четвертом квартале 2014 года, и на них, соответственно, будут проверяться бортовые системы и тестироваться парашютная система спасения.

Предыдущая конфигурация самолета, «демонстратор технологий» 2008 года постройки, названная V1, уже налетала около 800 часов, а тесты двигателя накопили 1000 часов. Однако, по словам исполнительного вице-президента по продажам и маркетин-

гу Cirrus Тодда Симмонса, новые прототипы в значительной степени похожи на серийные самолеты.

«Целью V1 была проверка и подтверждение дизайна Vision», - говорит Симмонс. «C-Zero получил все, что мы узнали от V-1. Например, мы немного изменили размер и форму рулей направления и высоты, стабилизаторов, плечо хвостового оперения и корневой узел крыла. Мы также сделали небольшие изменения в аэродинамической форме фюзеляжа, опорах двигателя и его положение на самолете, наряду с интерьером. Но для стороннего наблюдателя C-Zero не будет отличаться от V1».

С момента запуска проекта более семи лет назад, Vision SF50 был одним из ключевых направлений для Cirrus. Даже во время экономического кризиса и дефицита финансирования, который за ним последовал, производитель продолжал работать по этой программе, пусть эпизодически.

Приобретение Cirrus в 2011 году китайской China Aviation Industry General Aircraft дало проекту новый импульс. CAIGA вложил \$ 100 млн., чтобы вывести Vision SF50 на рынок.

Самолет стоимостью \$ 1,96 млн. оснащен авионикой Garmin G3000 и аварийной парашютной системой. На SF50 устанавливается двигатель Williams International FJ33, который позволяет достичь крейсерской скорости в 300 узлов (556 км/ч) и дальности 1200 морских миль (2220 км), при этом скорость сваливания составляет 61 узел.

Cirrus уже собрал на Vision SF50 около 550 заказов – каждый с залогом в размере \$ 100 тыс. Компания ожидает, что семиместный джет будет введен в строй во второй половине 2015 года, после сертификации FAA, а одобрение EASA будет получено к концу 2015 г.



Ангола становится привлекательной для бизнес-авиации

Компания Best Fly Maintenance (входит в группу Best Fly of Angola) сообщает о запуске очередного проекта в Международном аэропорту Луанды. Получив сертификат Part 145, крупнейший провайдер страны приступил к строительству собственного центра технического обслуживания и ремонта. И уже в конце года компания планирует предоставлять полный спектр услуг ТОиР для владельцев Gulfstream G450/550, Falcon 900, Falcon 7X и семейства Beechcraft King Air. В будущем линейка воздушных судов существенно расширится.

Новый объект станет составной частью грандиозного плана развития бизнес-перевозок в этой южноафриканской стране, где ежегодный прирост бизнес-трафика доходит до 20%. Но сейчас в среднем трафик бизнес-джетов в Анголе находится на уровне около 20 рейсов ежедневно, что не соответствует спросу. Основная причина отставания кроется как раз в отсутствии специализированных центров в стране. И до сих пор многие клиенты предпочитали летать в соседние ЮАР и Нигерию, где инфраструктура соответствует всем стандартам, и прежде всего по безопасности. Но сейчас ситуация начинает в корне меняться.

Best Fly of Angola активно приступила к строительству анонсированного в середине 2012 года первого в стране FBO. И вот в июле 2013 года компания запустила в эксплуатацию FBO (общей площадью в 1000 кв.м. с собственными службами иммиграционного и таможенного контроля). Новый комплекс включает в себя автономный пассажирский терминал (ранее бизнес-пассажиры обслуживали в небольшом помещении международного терминала аэропорта Луанды), ангар, рассчитанный на размещение четырех самолетов типа Gulfstream GV, и перрон на двадцать самолетов. Увеличение собственного перрона свя-



зано еще с тем, что помимо оказания хендлинговых услуг, Best Fly of Angola также является ключевым бизнес-оператором с весьма серьезным, по африканским меркам, парком бизнес-джетов. В конце 2011 года Best Fly of Angola приобрела на вторичном рынке свой первый бизнес-джет Challenger 605 (самолет 2010 года выпуска), а в середине марта 2012 года перевозчик заключил первый договор с австрийской компанией PRIMUS на управление воздушным судном. Сейчас парк Best Fly of Angola состоит из девяти самолетов, включая совершенно новый Gulfstream G450.

В настоящее время Best Fly of Angola активно продолжает работу по формированию пула постоянных клиентов из числа иностранных компаний, работающих в алмазодобывающей промышленности. Уже спустя два месяца с начала полетов Best Fly of Angola получила в клиенты такие компании, как Endiama,

Diamonty Financing, Namdeb и, конечно же, De Beers. То есть сейчас авиапарк компании загружен полностью: с учетом цен, которые предлагает перевозчик, самолеты проводят в небе ежедневно до 8-9 часов. Параллельно компания всерьез задумывается и о туристическом направлении своего бизнеса. Компания начала поиски партнера среди европейских и североафриканских перевозчиков по этому направлению деятельности.

Следующим шагом по развитию бизнес-перевозок в Луанде станет создание собственной топливозаправочной компании и строительство фабрики бортового питания. На эти проекты уже привлечены необходимые инвестиции, а начало строительства намечено на второй квартал 2014 года.

В настоящее время в Анголе эксплуатируется 67 деловых самолетов, 37 из которых – турбовинтовые.

Robinson поставляет 500-й вертолет R66

Robinson Helicopter 14 марта 2014 года выкатил из цеха окончательной сборки вертолет R66 со сборочным номером 500. Таким образом, за три с половиной года после сертификации производитель смог достичь первой столь внушительной цифры. Юбилейный вертолет будет поставлен в российскую компанию «Авиамаркет», которая является одним из трех дилеров производителя в России. Торжественная церемония передачи 500-го R66 заказчику (частный владелец из Казани, прим. BizavNews) запланирована на ежегодной вертолетной выставке HeliRussia-2014 в Москве, которая пройдет в период с 22 по 24 мая. Кстати, именно «Авиамаркет», по мнению производителя, успешно протестировала новый вертолет, сначала в апреле 2013 года, когда пилоты компании удачно приземлились на Северном полюсе, а затем в сентябре 2013 года, когда «Авиамаркет» организовала шестинедельную экспедицию вокруг света на двух R66.

Как рассказал BizavNews генеральный директор компании «Авиамаркет» Михаил Юшков, первый R66 компания получила летом 2011 года (летный экземпляр, который был поставлен до российской сертификации R66) и с тех пор налетала на этом вертолете



более 1000 часов, в результате чего были проверены все заявленные летно-технические характеристики. «Мы лично убедились в превосходных летных характеристиках данного вертолета – он не только полностью отвечает всем принципам комфорта и безопасности, но и имеет ряд уникальных преимуществ. Его появление на рынке напоминает приход Форда в автомобильную промышленность: никогда еще вертолет с аналогичными характеристиками не предлагался по такой стоимости. Вполне возможно, что именно эта модель приведет к более широкому распространению вертолетов и общему развитию рынка гражданской авиации, а также даст стимул российским авиакомпаниям обновить свой вертолетный парк», – комментирует г-н Юшков.

По мнению г-на Юшкова уже до конца года отечественный парк вертолетов R66 может достичь 100 машин. По предварительным подсчетам, в настоящее время российскими компаниями эксплуатируется около 50 вертолетов R66.

Для удовлетворения расширяющихся потребностей рынка Robinson Helicopter построила более ста сервисных центров и назначила 68 дилеров по продажам R66 по всему миру. Также производитель активно работает и над дополнительным списком опций для R66. Совсем недавно производитель представил новую линейку авионики. Компания предлагает навигационные системы Garmin GTN 600/700 с сенсорными экранами, а также основные и многофункциональные дисплеи компании Aspen Avionics, радиостанцию Garmin GTR 225B COM, аудиопанель GMA 350H, а также трансиверы GDL 88 (UAT) и GTX 330ES в качестве дополнительного оборудования. Параллельно ведутся работы по тестированию поплавковой версии.

Напомним, что 15 марта 2013 года вертолет Robinson R66 получил сертификат типа от Межгосударствен-

ного Авиационного Комитета. Таким образом, первый газотурбинный Robinson получил легальный статус в Российской Федерации. Процесс сертификации в РФ начался в ноябре 2010 года и завершился в начале марта 2013, после одобрения ELOS (адекватного уровня безопасности) FAA для гидравлической системы управления R66. Получение ELOS стало существенным фактором для принятия положительного решения в России, так как этот документ фактически устраняет исключения в оригинальном сертификате типа R66. Во время сертификации R66 FAA предоставила производителю освобождение от нормы, требующей на случай отказа гидравлической системы управления наличие резервной или альтернативной системы. Авиационный регулятор так поступил потому, что конструкция гидросистемы, которая используется в R44 и R66, уже зарекомендовала себя в миллионах часов налета без происшествий.

Трудности с сертификацией в некоторых регионах потребовали проведение дополнительных тестов. В начале февраля 2013 года, после испытаний, которые показали возможность управления вертолетом с отключенной гидросистемой, причем без приложения больших усилий со стороны пилота, FAA дала для R66 одобрение ELOS. После получения этого документа представители AP МАК завершили работу по сертификации R66 на заводе Robinson в Торранс.

Согласно данным компании, как и ожидалось ранее, 2013 год для производителя закончился в символическом плюсе – заказчикам было передано 523 вертолета против 517 машин в 2012 году. Как и в 2012 году самой популярной машиной осталась R44 (289 вертолетов), затем идет R66 с 192 машинами и замыкает тройку R22 (42 вертолета). Как комментируют в Robinson, портфель заказов остается стабильным, и нет никаких оснований прогнозировать спад производства в текущем году.

Центр-Юг выводит SSJ на корпоративные чартеры

21 марта 2014 года авиакомпания Центр-Юг передан первый Sukhoi Superjet 100, сделав компанию очередным новым заказчиком самолетов данного типа. Самолет с бортовым номером RA-89004 (ранее самолет эксплуатировался компанией «Аэрофлот – российские авиалинии») выполнил перегоночный рейс из Центра передачи ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (г. Жуковский) к месту своего базирования в Международный аэропорт Шереметьево.

ГСС передала самолет с заводским номером 95012 авиакомпании по договору аренды. Всего компания заказала два самолета. Ожидается, что второй SSJ100 будет передан эксплуатанту в марте 2014 года (бортовой номер RA-89007, имеет фирменную окраску ОКБ «Сухого», прим. *BizavNews*). Самолеты будут эксплуатироваться в интересах компании «АтласДжет» (ранее — «РусЭйр», прим. *BizavNews*), которая специализируется на организации чартерных перевозок. Первый переданный в Центр-Юг Sukhoi Superjet 100 назван в честь Олега Куприкова, сыгравшего значительную роль в развитии рынка чартерных авиаперевозок в России.



Фото Николай Краснов

Sukhoi Superjet 100 поставляется авиакомпании Центр-Юг в двухклассной компоновке: 12 мест в бизнес-классе и 75 в экономическом классе.

Примечательно, что именно с самолета Sukhoi Superjet 100 авиакомпания Центр-Юг вводит фирменную ливрею, которая идеально подчеркивает корпоративный стиль и характер основных направлений ее деятельности.

Авиакомпания Центр-Юг более 20 лет работает на рынке бизнес-авиации. Самолеты Sukhoi Superjet 100 будут выполнять частные и корпоративные чартерные рейсы по различным направлениям России и Европы. Первый рейс самолет выполнил 21 марта на космодром «Крайний» (Байконур), куда доставил делегацию NASA.

«Учитывая повышенный спрос на корпоративные и VIP-перевозки, расширение воздушного парка самолетами SSJ100 позволит авиакомпании Центр-Юг максимально оперативно реагировать на запросы клиентов, сокращая период предполетной подготовки воздушного судна. Самолет данного типа позволит авиакомпании подчеркнуть важность каждого клиента, предложив помимо качественного обслуживания комфортный и просторный салон», - комментируют в Центр-Юг.

Также в ГСС продолжается работа и над VIP-версией SSJ. Уже в текущем году SSJ-100 VIP может стать флагманом для нескольких государственных структур. Так, по информации www.superjet100.info, речь идет о трех самолетах, предназначенных для ФТС (заводской номер 95061), Минпромторга (№ 95032) и Минтранса (№ 95069). Кроме этого, в 2015 году SBJ возможно получит частный заказчик из Казахстана (№ 95093), Таиланда (№ 95104) и стартовый



Фото Сергей Лысенко

заказчик Comlux Aviation (№ 95097 и № 95115).

Напомним, что в ходе МАКС-2013 «Гражданские самолеты Сухого» подписали договор поставки первого SBJ компании «Рособоронэкспорт». Управлять этим самолетом будет авиакомпания «РусДжет».

Также, накануне авиасалона МАКС-2013 президент ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) Андрей Калиновский заявил, что в ближайшее время может объявить о выделении кастомизации (монтаж интерьера и окраска) SBJ из основного производства самолетов Sukhoi Super Jet 100. Чтобы самолет мог обслуживать клиентов на любых аэродромах, на него после доработки конструкции будет установлен собственный трап. «Помимо этого сейчас каждый SBJ требует установки дополнительных топливных баков и изменения системы подачи воды. По сути, ГСС производит самолет, а в центрах кастомизации его вновь полностью разбирают, дорабатывая под VIP-интерьер», - пояснил он.

«Ак Барс Аэро» расстаётся с бизнес-авиацией

Авиакомпанию «Ак Барс Аэро» разделили на две части: коммерческие и бизнес-перевозки. Второй сегмент оформлен в самостоятельное юридическое лицо - ООО «Авиасервис». Предположительно, новый авиаперевозчик будет оперировать парком из 7 бизнес-джетов и 12 вертолетов. Эксперты «БИЗНЕС Online» отмечают, что такое количество воздушных судов делает «Авиасервис» серьезным игроком на рынке.

Получить сертификат сегодня непросто

О создании в Татарстане новой авиакомпании газете «БИЗНЕС Online» сообщил источник в авиатран-

спортной отрасли РТ. По его данным, авиаперевозчик создан путем отделения от ОАО «Ак Барс Аэро» (АБА) сегмента бизнес-авиации, то есть бизнес-джетов и вертолетов.

Источник отметил, что в новую фирму - а она называется ООО «Авиасервис» - перешло едва ли не все руководство ОАО «Авиакомпания «Татарстан» (АКТ). Во всяком случае, по данным «БИЗНЕС Online», генеральным директором «Авиасервиса» назначен Валерий Портнов, управлявший АКТ с 31 декабря 2009 года по 24 декабря 2010-го, сегодня он возглавляет экипаж президента РТ. Пост исполнительного директора получил Руслан Шакиров - он «перехватил» у

Портнова руководство АКТ и был ее гендиректором до 22 декабря 2012 года. Корреспондент «БИЗНЕС Online» дозвонился до обоих, но они не стали комментировать информацию нашего источника. Впрочем, в справке СПАРК гендиректором нового перевозчика значится именно Портнов. Стопроцентным владельцем авиакомпании указана АБА.

Источник нашей газеты уточнил, что у «Авиасервиса» пока нет сертификата эксплуатанта, с его получением могут возникнуть проблемы. Во-первых, Росавиация сегодня выдает такие документы «с большим скрипом». Во-вторых, к авиаперевозчикам из РТ настроенное отношение. Некоторые трудности с получением сертификата не исключил и новый исполнительный директор АБА Васил Каюмов, коротко прокомментировавший «БИЗНЕС Online» новость о создании новой авиакомпании. «Да, есть вопрос по лицензии Росавиации, - отметил исполнительный директор. - Но им начали плотно заниматься». Насколько можно понять из его слов, сейчас идет процесс рождения «Авиасервиса», статус «дочки» АБА - не навсегда... В самой АБА нам не стали комментировать информацию о создании «Авиасервиса».

Отметим, что такое разделение авиапарка РТ предполагалось давно, до катастрофы «Боинга», вот только роль бизнес-перевозчика там отводилась АБА, а АКТ должна была сосредоточиться на коммерческих перевозках. В то время гендиректор АКТ Аксан Гиниятуллин говорил «БИЗНЕС Online»: «Мы последовательно идем к оптимизации процессов. Было пожелание о жестком сегментировании, и в рамках него есть понимание, что у «Ак Барс Аэро» - все знания и навыки



продолжение ►

для управления бизнес-авиацией, а в «Татарстане» собралась команда, основной опыт которой в сфере развития коммерческой авиации». К тому времени и сама АБА позиционировала себя в том числе и как крепнущую компанию бизнес-авиации. В апреле на прошедшем в Казани форуме деловой авиации генеральный директор АБА Петр Трубаев сообщил, что компания активно работает на этом рынке: «В первую очередь это заказы республики, но выходим и на другой уровень - есть постоянные клиенты, которые используют наши воздушные суда». Но ноябрьские события изменили расстановку сил.

Как полагают источники «БИЗНЕС Online», реформа сделана для придания устойчивости сегменту VIP-авиации, услугами которого пользуются и руководство, и крупные бизнесмены РТ, чтобы он не зависел от происходящего в коммерческом сегменте, который сегодня лихорадит.

На чем будет летать «Авиасервис»

Татарстан заметно выделяется на общем фоне количеством самолетов бизнес-класса. Предположительно, сегодня в парке «Ак Барс Аэро» семь бизнес-джетов: два Bombardier Challenger 604, три Bombardier Challenger 605, Bombardier Challenger 850 и Dassault Falcon 7X. Кроме того, «Ак Барс Аэро» сдает в аренду рассчитанный на трех пассажиров турбовинтовой Diamond DA42NG. Также, видимо, в парке АБА еще остаются два Як-40 в варианте VIP-бортов.

Два из семи джетов пришли совсем недавно. Falcon появился летом. Это один из самых лучших бизнес-джетов в мире. Отметим, что самолет получил российскую регистрацию и, таким образом, стал всего лишь четвертым официально зарегистрированным в нашей стране Dassault Falcon 7X.

А в начале этого года в Татарстан прибыл очередной (уже третий!) Bombardier Challenger 605 (об этом сообщил портал BizavNews). В АБА не комментируют причастность к этому самолету, но источники «БИЗНЕС Online» в авиатранспортной отрасли сообщают, что эксплуатируют машину именно «барсы», а летает борт в интересах нефтяников. Интересно, в чем причина такой популярности Challenger 605 в Татарстане? «Это весьма популярная машина среди российских владельцев, - рассказал «БИЗНЕС Online» руководитель проекта BizavNews Дмитрий Петроченко. - Даже несмотря на то что с российской регистрацией самолетов почти нет, с российскими владельцами аффилированы порядка 30 машин этой модели. Такой успех связан прежде всего с сочетанием достаточно хороших летно-технических характеристик (дальность - 7,5 тысяч километров), стоимости летного часа (от 6 тысяч евро) и эксплуатационных расходов. Но при этом в основном эти машины эксплуатируются в интересах владельцев (престижный самолет с возможностью трансатлантических перелетов), на чартерном рынке их очень мало».

Также в парке АБА - 12 вертолетов: два Bell-407, два Bell-429, Eurocopter EC135, пять Robinson R44, два Ми-8 МТВ-1.

Также отметим, что в РТ уже есть одна бизнес-авиакомпания - ООО «Тулпар», она эксплуатирует два Bombardier Challenger 300, Bombardier Challenger 850, Bombardier Global 5000, Cessna 525, три Як-40 и три Як-42 в VIP-конфигурации.

«Другие принципы зарабатывания денег»

Газета «БИЗНЕС Online» поинтересовалась видением перспектив «Авиасервиса» у отраслевых специалистов.

Олег Пантелеев - главный редактор отраслевого портала «АвиаПорт.Ру»:

- Безусловно, такая компания может быть самодостаточной. Если говорить именно об авиакомпании-операторе бизнес-самолетов, то рентабельность у нее может быть и не самой высокой. Но, как показывает практика, всегда существует набор параллельно существующих бизнесов. Например, управление самолетами других владельцев: частный владелец ставит в свидетельство эксплуатанта компании свой самолет и позволяет ей выполнять на нем полеты в интересах сторонних заказчиков. В общем, если собрать вместе все вспомогательные сегменты, то бизнес получается привлекательным и рентабельным. Да и, надо отдать должное, по этой части в Татарстане богатая история, наработанная клиентура.

Алексей Кисельков - заместитель генерального директора по развитию ЗАО «Атлас Джет»:

- Для бизнес-авиации по размерам это приличная компания. Но надо знать: то ли «Ак Барс Аэро» только обслуживает эти воздушные суда, то ли они находятся у нее в коммерческом управлении. Но это конфиденциальная информация. Впрочем, что так, что эдак, компания вполне имеет право на жизнь. Надеюсь, будем сотрудничать - авиационный мир тесен.

Роман Гусаров - главный редактор отраслевого портала Avia.ru.net:

- По количеству самолетов и вертолетов очень солидная компания. И надо понимать, что бизнес-ави-

ация устроена по несколько иным законам, нежели коммерческая. Другие принципы зарабатывания денег. К примеру, она не зависит от интенсивности полетов, продаж билетов, не надо самолеты гонять круглые сутки. То есть такие компании вполне могут существовать без какой-либо поддержки.

Олег Никоноров - генеральный директор ООО «Русский клуб деловой авиации»:

- Далеко не все европейские компании достигают таких размеров. С таким флотом можно не то что на плаву держаться, но и хорошо зарабатывать день-

ги. Бизнес-авиация предполагает наличие от пяти воздушных судов, тогда и начинается устойчивый серьезный бизнес. И желательно, чтобы самолеты были если не однотипными, то производитель был бы одним и тем же. Скажем, Bombardier. К нам регулярно обращаются из ваших близлежащих регионов - парка судов не хватает. И не только для бизнесменов. Бывает, просят для медицинских целей - перевозки больных в Израиль, Европу, по России. В Москве таких самолетов много, но чем дальше в сторону Дальнего Востока... Откуда такой дефицит, хотя, казалось бы, бизнес-джетов в России немало? Все просто - «не наигрались». Знаю, что в Татарстане

многие самолеты работают только на собственников, которые не хотят, чтобы на их бортах летал кто-то еще. И только какие-то экономические проблемы могут заставить хозяев джетов пересмотреть такую позицию и отдать борт в коммерческое управление. Так до недавнего времени было и по всей России, но сегодня ситуация меняется. С этого года хозяева начали активнее отдавать самолеты в коммерцию. Причина - переосмысление. Они поняли, что у них уходит очень много денег на обслуживание бортов, а коммерция дает реальные деньги и реальную экономию.

Источник: БИЗНЕС Online



Sovereign+ долетел до России

25 марта 2014 года американская компания Cessna Aircraft совместно с российским партнером «Ист Юнион» начала демонстрационный тур по России и Казахстану новейшего бизнес-джета Citation Sovereign+. Турне продлилось с 25 по 28 марта. За это время самолет продемонстрирован потенциальным клиентам в Москве, Санкт-Петербурге, Астане, Алматы и Новосибирске. В рамках мероприятия бизнес-джет был выставлен для демонстрации на статичной площадке, и все желающие смогли ознакомиться с воздушным судном и инновационными технологиями от Cessna Aircraft, а также задать

вопросы производителю, получить информацию о компании «ИстЮнион» и сферах ее деятельности.

Первая остановка Citation Sovereign+ была в Центре Бизнес Авиации «Внуково-3». Как рассказал BizavNews, Том Перри, вице-президент Cessna Aircraft по продажам в Европе, Средней Азии и Африке, компания даже на начальном этапе своей работы в России видит в нашем рынке весьма ощутимый потенциал для этого самолета, так как сочетания летно-технических характеристик и стоимости владения делают его очень привлекательным на фоне

«одноклассников». И уже в этом году производитель планирует поставить на отечественный рынок 4-5 Citation Sovereign+. Однако говорить о более конкретных цифрах пока еще преждевременно, так как интеграция Cessna Aircraft и ее российского партнера «ИстЮнион» началась только осенью прошлого года. Но, судя по предварительным итогам полугодовой работы, именно такой результат наиболее прогнозируем.

В базовой комплектации самолет обойдется клиенту чуть менее \$18 млн. Как утверждает производитель, будущий владелец будет оплачивать только прямые эксплуатационные расходы, так как приобретаемый самолет будет автоматически включен в программу послепродажного гарантийного обслуживания. Пакет «Sovereign Shield» нацелен на покупателей бизнес-джетов Citation Sovereign выпуска 2013-14 гг. В течение этого времени владельцы самолетов 2013 года выпуска практически ничего не будут платить за плановое техническое обслуживание и комплектующие. Эта программа позволяет операторам сэкономить более \$ 3500 на 2000 милях полета, по сравнению с прямыми операционными расходами конкурентов. Cessna имеет сеть из 15 собственных техцентров Citation и 39 уполномоченных сервисных центров, и это дает гарантию, что программа «Sovereign Shield» будет доступна клиентам со всего мира.

По словам г-на Перри, средняя стоимость летного часа Citation Sovereign+ составляет \$2000-2300 в зависимости от стоимости аэропортовых сборов и топлива. Все это делает Citation Sovereign+ еще более ценным предложением для покупателей.



продолжение ►

«В наш первый демонстрационный тур по России и Казахстану отправился бизнес-джет с восьмиместной пассажирской кабиной. В портфолио имеются также и варианты, рассчитанные на 12 пассажиров. Как нам кажется, Citation Sovereign+ идеально удовлетворяет среднестатистическим потребностям пассажиров бизнес-авиации, его дальность в 5556 км дает возможность беспосадочных перелетов по наиболее популярным у россиян европейским направлениям, включая Лондон, а также в страны Средней Азии и на Ближний Восток. Но одним из неоспоримых преимуществ Citation Sovereign+ является возможность взлетать с так называемых сложных аэропортов, включая Лондон-Сити. Самолет сертифицирован для управления двумя пилотами, что немаловажно, так как в линейке самолетов Citation есть бизнес-джеты, которыми может управлять и один пилот. Кроме того, интерьер пассажирской кабины позволяет не только комфортно отдохнуть во время многочасового перелета, но и активно работать. Безусловно, владельцы тяжелых джетов не изменят своим предпочтениям, но мы делаем ставку на прагматичных топ-менеджеров и бизнесменов, ценящих свое время и деньги и использующих бизнес-джет не как игрушку, а по прямому назначению. Citation Sovereign+ - не просто бизнес-джет, это совсем иная философия, ориентированная в первую очередь на разработку и совершенствование бизнес-инструментов», - комментирует г-н Перри.

Также г-н Перри рассказал и о планах сертификации Sovereign+ в России. В данный момент уже отправлены соответствующие документы в МАК, и процесс не должен затянуться, так как на «классический» Sovereign уже имеется отечественный сертификат типа. А так как принципиальных отличий в конструкции нет, рассмотрение заявки может завершиться уже в течение двух месяцев.



Citation Sovereign+, получивший сертификат FAA в конце прошлого года, является новым поколением одноименного бизнес-джета. В новом Sovereign+ производитель делает акцент именно на «плюсе». Самолет имеет дальность полета 3000 морских миль (приблизительно 5500 км) и рассчитан на 12 пассажиров (9 в стандартном исполнении). Он оснащен усовершенствованной системой кондиционирования салона, авионикой Garmin G5000, автоматами тяги и новой системой управления пассажирским салоном Clarity. Sovereign+ имеет законцовки крыла, которые способствуют увеличению дальности полета и дают самолету возможность набирать высоту более 14000 метров. Максимальная крейсерская скорость Citation Sovereign+ составит 848 км/ч. Новая система Sovereign Shield дает возможность не задумываться о

стоимости технического обслуживания первые 5 лет (или 1500 часов) эксплуатации.

Citation Sovereign находится в эксплуатации с 2004 года (в настоящее время летает более 350 самолетов). Он имеет один из самых длинных салонов в своем классе, в стандартной конфигурации вмещает девять пассажиров и хорошо известен своей способностью эксплуатироваться на коротких взлетно-посадочных полосах.

Напомним, что в октябре 2013 года Cessna Aircraft Company объявила о назначении российской компании «ИстЮнион» своим официальным представителем по продажам реактивных самолетов семейства Citation на территории России и стран СНГ.

Третий месяц роста

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в феврале 2014 года. Февраль этого года стал уже третьим месяцем подряд роста трафика в Европе. В этом периоде было выполнено 43524 рейса бизнес-авиации, что на 0,6% больше, чем в феврале 2013 года. Несмотря на то, что цифры показаны не большие, это дает надежду на закрепление позитивного тренда. Также эксперты WINGX отметили в феврале 2014 года увеличение налета на 0,4% по сравнению с февралем 2013 года, и это уже 4-й месяц подряд, когда налет бизнес-джетов растет.

В последнем зимнем месяце заметный рост активности наблюдался в Украине, который был «спровоцирован» политическим кризисом, и, по мнению экспертов, эта ситуация также подействовала на российский трафик. Кроме того, в феврале в Сочи проходили Зимние Олимпийские Игры, что также повлияло на активность бизнес-авиации в нашей стране. В итоге, Украина показала рост трафика на 13,7%, а Россия – на 9,4%. Также существенный рост активности наблюдался в Германии, что может

указывать на поворот рынка, хотя, как отмечается в отчете, здесь в основном «правили бал» поршневые самолеты. Также в положительной зоне оказались Франция, страны Бенилюкса и Швеция.

По направлению трафика эксперты WINGX наблюдали в феврале двузначный рост в Европу из стран СНГ, также из Северной Америки. Также выросла активность полетов из Южной Америки, Китая и Северной Африки. Однако количество рейсов из Западной Африки и Индии снизилось в годовом исчислении. Тем не менее, структура трафика в феврале 2014 года имела перекося в сторону частных полетов. Особенно много летали по сравнению с февралем прошлого года поршневые и турбовинтовые самолеты. При этом чартерные рейсы упали в годовом исчислении на 2,3%, а полеты бизнес-джетов снизились на 0,8%. Тем не менее, кроме России и Украины значительное увеличение чартерных рейсов наблюдалось также в Нидерландах и Португалии.

Ультрадальние бизнес-джеты продолжили рост активности в годовом исчислении, и в основном рост

пришелся на чартеры. VLJ тоже летали в феврале больше, но в основном в частных полетах, а сегмент суперсредних бизнес-джетов после недавнего роста снизил активность.

Флот бизнес-джетов Embraer увеличил трафик во всех сегментах, и вместе с тяжелыми джетами показал рост на 27% в годовом исчислении при том, что крупногабаритные Bombardier, Dassault и Gulfstream летали меньше. Самый большой вклад в общую активность в феврале сделал Citation Excel, который имел долю в 16% среди топ-20 летающих самолетов, а в этом месяце увеличил трафик на 8%. Legacy также оказал большое влияние в чартерных рейсах, увеличив активности на 14%. В феврале месяце Phenom 100 показал рост на 22%, по сравнению с 1% прироста его соперника Citation Mustang.

В феврале 2014 года активность в аэропортах Ле Бурже и Женева была ниже уровня годовой давности, ну а Сочи стал предсказуемым фаворитом этого месяца. В Украине эксперты WINGX отметили, что Борисполь показал больший рост, чем Жуляны, которые на протяжении всего прошлого года были на пике формы.

Управляющий директор WingX Advance Ричард Кое комментирует: «Отрадно видеть еще один месяц подряд увеличение легкой активности, хотя до сих пор этот рост в основном происходит за счет частных полетов, при увеличении в этом месяце полетов поршневых самолетов. Две Зимних Олимпиады и кризис в Украина, по всей видимости, повлияли на рост активности в СНГ. Также больше рейсов было зарегистрировано в Западной Европе, и мы готовы увидеть разворот в чартерных операциях на ведущих рынках Европы».

[Скачать отчет](#)

