



Внезапно минувшая неделя оказалась весьма позитивной для большой армии зарубежных бизнес-операторов. В начале недели появилась информация, что Минтранс готов разрешить иностранным авиакомпаниям летать внутри России, правда пока речь идет только о чартерных рейсах, при этом в случае с бизнес-перевозками допуск зарубежных авиакомпаний будет носить уведомительный характер.

О том, что Минтранс может разрешить иностранным перевозчикам чартерные перелеты внутри страны или каботаж, говорится в проекте соответствующего постановления Правительства, подготовленного министерством. Все опрошенные нами представители операторов и аэропортов практически в унисон приветствуют инициативы ведомства, считая, что та рыночная среда, которая сформировалась в последнее время, полностью готова к увеличению трафика, а главное – существует возможность и нереализованная потребность в самолете, который может совершать рейсы внутри страны на законных основаниях, при отсутствии какого-либо «серого» оттенка. Впрочем, более половины респондентов отметили, что хотели бы лично ознакомиться с текстом, который пока недоступен представителям СМИ. Тем не менее, выражаются опасения, что нелегкая судьба российских операторов станет еще тяжелее и некоторые могут покинуть рынок.

На этой неделе агентство WingX Advance выпустило отчет по активности европейской бизнес-авиации. Эксперты отметили, что трафик в Европе растет второй месяц подряд, но бывшие драйверы роста – Россия, Турция и Украина – показали падение, что не удивительно на фоне ситуации вокруг Украины.



## Jet Ranger X совершил первый полет

10 ноября компания Bell Helicopter объявила об успешном первом полете легкого однодвигательного вертолета Bell 505 Jet Ranger X

стр. 16



## Несмотря на украинский кризис, трафик растет

Однако весь рост сосредоточился в Западной Европе, а основные драйверы роста прошлого года (Восточная Европа) сейчас падают - активность между Европой и СНГ снизилась на 23%

стр. 17



## В Москве появятся 84 вертолетные площадки

Коммерческие полеты на вертолетах предполагается осуществлять по двум коридорам – с северо-запада и юго-востока Москвы до ТТК

стр. 18



## Серый каботаж уходит в историю?

Минтранс готов разрешить иностранным авиакомпаниям летать внутри России, правда пока речь идет только о чартерных рейсах

стр. 20

МИР НЕ ТАКОЙ  
УЖ И БОЛЬШОЙ



## Трафик «Внуково-3» вновь подрос

Компания VIPPORT подвела итоги работы аэропорта «Внуково-3» за 10 месяцев 2014 года. Как сообщили BizavNews в компании, бизнес-трафик с января по октябрь 2014 года вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. За этот период через «Внуково-3» было выполнено 17022 рейса (в 2013 году за этот период аэропорт обслужил 16252 рейса). На долю иностранных авиакомпаний пришлось 14158 рейсов, отечественных – 2864. За этот период пассажиропоток аэропорта составил 110657 пассажиров, против 111755 пассажиров годом ранее (57252 пассажира на прилет, 53405 – на вылет).

Напомним, что всего в 2013 году через «Внуково-3» было выполнено 19437 рейсов, из них российскими авиакомпаниями – 3157 рейсов и зарубежными – 16280. За этот период было обслужено 132648 пассажиров (67931 по прилету и 64717 по вылету).

По международным направлениям было выполнено 13720 рейсов, а внутренних – 5717 рейсов.

В настоящее время в состав комплекса Внуково-3 входит терминал для обслуживания внутрироссийских рейсов площадью 480 кв.м, построенный в 2000 году, и терминал для международных рейсов площадью 7000 кв.м, открытый в ноябре 2006 года. Пропускная способность Внуково-3 составляет 60 пассажиров в час в международном терминале и 40 пассажиров в час во внутреннем. Аэропортовый комплекс располагает ангарами для размещения и технического обслуживания самолетов бизнес-авиации, а также перроном с оборудованными стоянками, рассчитанными на более чем 200 воздушных судов разных типов и классов. Во Внуково-3 компанией Jet Aviation создан специализированный сервисный центр по ТОиР воздушных судов деловой авиации.



Фото: Дмитрий Петроченко



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

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



## Jet Aviation открывает FBO в Мюнхене

Jet Aviation, всемирный провайдер услуг бизнес-авиации, сообщает о начале работы недавно открывшегося FBO в международном аэропорту Мюнхена. Новейшим пополнением в глобальной сети FBO Jet Aviation будет управлять Клаус Безольд.

Новый FBO Jet Aviation Munich в аэропорту Мюнхена является третьим объектом компании в Германии, после Берлина и Дюссельдорфа. Он начал свою работу в ноябре 2014 года, и здесь компания предлагает клиентам обслуживание пассажиров, пограничное и таможенное оформление, трансфер, размещение в отелях и организацию кейтеринга, а также уборку самолета, антиобледенительную обработку и заправ-

ку. В комплексе имеются представительский лаундж, конференц-зал, комната для подготовки и отдыха экипажей.

«Мы рады добавить Мюнхен к нашей сети FBO из-за его важности для бизнес-авиации Германии», - сказал Фрэнк Куссероу, управляющий сети FBO Jet Aviation в Германии. «Здесь расположен ряд крупных транснациональных компаний, для которых доступ к бизнес-авиации является жизненно важным. Мы также рады приветствовать Клауса Безольда в нашей команде. Клаус работал в аэропорту Мюнхена всю свою карьеру. Он знает многих наших клиентов, и уважаем за преданность и качество предоставления услуг».



- Терминал А для пассажиров деловой авиации
- Ангарное хранение воздушных судов
- Организационное обеспечение полетов
- Наземное обслуживание воздушных судов
- Вертолетная площадка «Шереметьево-А»

**АВИА ГРУПП НОРД**  
деловая авиация

АФТН:  
УЛАНУРДЬ

**АВИА ГРУПП**  
ГРУППА КОМПАНИЙ

АФТН  
УУЕЕАХНЬ

**8 800 234 10 01**

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

## Вторичный рынок в очередной раз «на перепутье»

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в течение девяти месяцев 2014 года. В соответствии с отчетом компании, вторичный рынок сейчас находится «на перепутье», так как движение индикаторов в различных сегментах остается разнонаправленным.

В сентябре 2014 года на вторичном рынке бизнес-джетов наблюдался самый низкий процент (11,6%) выставленных на продажу самолетов от всего эксплуатируемого парка с начала рецессии 2008 года. Тем не менее, общее количество продающихся деловых самолетов по-прежнему выше уровня 2300 воздушных судов. Однако эксперты агентства обращают внимание на некоторые хорошие новости. В первые девять месяцев 2014 года бизнес-джеты продемонстрировали сильный старт по сравнению с прошлым годом – сделки купли-продажи выросли на 12,1%,

средняя запрашиваемая цена снизилась на 10,4%, а время экспозиции стало меньше на 43 дня.

При этом вторичный рынок турбовинтовых самолетов сейчас находится в стагнации. Сделки купли-продажи в этом сегменте снизились на 16,1%, и одновременно средняя запрашиваемая цена упала на 10,3%.

Оба вертолетных сегмента (газотурбинные и поршневые) показали с начала года снижение операций купли-продажи на 3,8% и 13,5% соответственно. Но если цены на газотурбинные вертолеты практически не изменились (-0,2%), то поршневые машины с начала года подешевели на 3,6%.

Эксперты JetNet отмечают, что с начала года во всех сегментах вторичного рынка зафиксировано уменьшение цены предложения по сравнению с прошлым годом.

Worldwide Trends				
September 2014	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
In-Operation Fleet	19,847	14,301	20,346	9,696
For Sale	2,307	1,095	1,316	598
% of Fleet For Sale 2014	11.6%	7.7%	6.5%	6.2%
% of Fleet For Sale 2013	13.2%	7.7%	6.4%	6.3%
Change - % For Sale	<b>(-1.6) pt</b>	n.c.	.1 pt	<b>(-0.1) pt</b>
January to September 2014				
Full Sale Transactions	1,877	579	974	637
Average Days on Market	358	312	410	339
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$4.611	\$1.256	\$1.300	\$0.216
Y-T-D January to September 2014 vs 2013				
% Change - Sale Transactions	12.1%	<b>-16.1%</b>	<b>-3.8%</b>	<b>-13.5%</b>
Change - Avg. Days on Market	<b>-43</b>	<b>-33</b>	<b>-10</b>	1
% Change - Avg. Asking Prices	<b>-10.4%</b>	<b>-10.3%</b>	<b>-0.2%</b>	<b>-3.6%</b>



## 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"



## На 10 самолетов больше

Третий квартал текущего года стал наиболее успешным для группы компаний ExecuJet Aviation. Помимо роста основных производственных показателей, также на 10 бизнес-джетов вырос управляемый парк воздушных судов. Европейский флот ExecuJet Aviation получил два Bombardier Global 6000 и один Dassault Falcon 7X, в результате чего мировой флот компании теперь насчитывает по семь самолетов каждого типа. По прогнозу ExecuJet Aviation Group в четвертом квартале 2014 года в авиапарк поступит еще 6-9 новых бизнес-джетов, преимущественно принадлежащих частным клиентам из Азиатско-Тихоокеанского региона.

По словам главы компании Гаррота Бассона, дальнемагистральные бизнес-джеты, такие как Bombardier Global 6000 и Dassault Falcon 7X, очень популярны, и компания стала одним из крупнейших операторов бизнес-джетов обоого типа. «Бизнес-авиация восстанавливается, и мы ожидаем, что спрос на самолеты с большими кабинами будет расти. Но и в остальных сегментах видны явные признаки оживления рынка. Рост зафиксирован во всех нишах, от Beechcraft King Air 350 и Airbus AS350 B3e в Африке, до Dassault Falcon 2000S в Австралии и G650 в Европе. В настоящее время нами делается акцент на совершенствовании и расширении услуг, которые мы предлагаем, что и ожидают клиенты от компании топ-уровня. Парк ExecuJet неуклонно пополняется воздушными судами под управлением, которые к тому же становятся доступны для коммерческих чартеров», - комментирует г-н Бассон.

Сейчас ExecuJet во всем мире имеет более 200 самолетов под управлением и владеет 18-ю FBO. За последние два года компания перевезла более 50000 пассажиров и налетала около 50000 часов.

## Air Hamburg получает шестой XLS+

Немецкий оператор бизнес-авиации Air Hamburg Private Jets сообщил о приобретении очередного самолета. Новым бизнес-джетом компании стала девятиместная Cessna Citation XLS+ (шестой самолет в парке перевозчика), которую оператор получил в конце октября 2014 года. Бизнес-джет (D-CGAA) имеет специально разработанный для оператора интерьер, включающий в себя улучшенную систему акустики, беспроводные интернет и телефонию, ЖК-мониторы с 3D режимом и другие дополнительные опции для комфортабельного перелета.

Как прокомментировал BizavNews директор по продажам Air Hamburg Майк Улка, сейчас компания сосредоточится на трех типах воздушных судов – CJ, XLS+ и Embraer Legacy 600. Компания поэтапно будет

выводить из парка самолеты Citation Bravo, которые, по мнению г-на Улка, старомодны и «сложно продаваемые» через Avinode (95% продаж Air Hamburg осуществляется через Avinode, прим. BizavNews), и параллельно ведутся переговоры по седьмому Citation XLS+. Что же касается единственного турбопропа Beechcraft King Air 200, то компания выставила его на продажу и ждет «хорошей цены». Стоит напомнить, что Air Hamburg Private Jets стал стартовым заказчиком новой модели Cessna Latitude.

В конце сентября Air Hamburg также приобрел второй семиместный Cessna Citation CJ2+. Общий парк оператора состоит из 17 самолетов: три Legacy 600, шесть Citation XLS+, два Citation CJ3, два Citation CJ2+, два Citation Bravo и по одному Citation 525 и Phenom 300.



Фото: Lars Hentschel

## В Royal Jet определились с парком

Ближневосточный оператор Royal Jet, базирующийся в Абу-Даби, после заседания Совета директоров в начале месяца принял решение о модернизации собственного парка самолетов. В течение ближайших десяти лет компания потратит на новые самолеты \$700 млн. Первыми приобретениями Royal Jet стали два самолета Bombardier Global 5000, поставки которых ожидаются в декабре 2014 и феврале 2015 гг. Как отмечают представители компании, эти самолеты станут прямой заменой ныне эксплуатирующихся Gulfstream G300.

Также оператор объявил и о покупке двух Boeing Business Jet (BBJ), которые будут доставлены заказчику в «зеленом» варианте в сентябре и декабре 2015 года. Сейчас Royal Jet определяется с компанией, которая будет устанавливать интерьеры новых флагманов. В любом случае оператор останется самым крупным эксплуатантом BBJ до получения новых машин (в настоящее время Royal Jet эксплуатирует шесть самолетов).

Как отметил Патрик Гордон, который был назначен главой компании в прошлом месяце, после ухода «бессменного» руководителя Шейна О'Хара на широкофюзеляжные лайнеры по-прежнему будет делаться основная ставка. В прошлом году в Royal Jet заявили о возможном приобретении, кроме самолетов Boeing BBJ MAX, также Airbus ACJ Neo и VIP-версии Bombardier CSeries. После заявлений о приобретении четырех новых самолетов компания, скорее всего, возьмет небольшую паузу, и решение о дальнейшей модернизации будет принято ближе к весне 2015 года.

В Royal Jet четко дали понять, что Boeing BBJ MAX и Airbus ACJ Neo получили в лице VIP-версии Bombardier CSeries сильного конкурента.

## СП Cessna-CAIGA набирает обороты

В рамках китайской выставки Airshow China 2014 компания Cessna Aircraft (входит в Textron Aviation) объявила о первых поставках самолетов Citation XLS+ в рамках партнерства с China Aviation Industry General Aircraft Company Ltd. (CAIGA). Первые два самолета получила компания Guangzhou Zhongheng Group.

Напомним, что в рамках совместного предприятия Cessna Aircraft поставляет основные компоненты самолетов, а окончательная сборка осуществляется на производственных мощностях в городе CAIGA в Чжухай. «Новая компания также занимается покраской воздушных судов, установкой интерьеров, наладкой дополнительного оборудования, летными испытаниями перед передачей заказчику и доставкой самолетов Citation XLS+. Первоначально сборка бизнес-джетов будет осуществляться исключительно для китайских

клиентов, однако в будущем география продаж, возможно, увеличится», - комментируют представители компаний. Совместное предприятие управляется членами совета от Cessna и CAIGA. В соответствии с договором, Cessna назначает генерального менеджера, а CAIGA – заместителя генерального директора компании.

Бизнес-джет Citation XLS+, запущенный в эксплуатацию в 2006 году, является эволюцией Citation XLS. Салон самолета полностью переоборудован и стал еще более соответствовать представительскому классу таких самолетов как Sovereign и Citation X. В настоящее время Cessna Aircraft поставила более 120 самолетов Citation XLS+. А всего с начала выпуска самолетов семейства Citation XLS (модель 560 XL) было поставлено свыше 600 машин.



## NetJets China начал работу

24 октября китайский филиал глобального оператора NetJets Business Aviation Ltd (NBAL) совершил первый рейс в интересах клиента на одном из его двух зарегистрированных в Китае Hawker 800XP. Рейс состоял из пяти отрезков с посадками в Шанхае, Ухане, Пекине, Гуанчжоу и обратно в Шанхае.

«Замечательно видеть, что несколько лет напряженной работы завершается успешным рейсом», - говорит заместитель председателя NBAL Эрик Вонг. «Полет дал возможность клиенту побывать в нескольких местах, которые невозможно было своевременно посетить, используя регулярные авиакомпании». Заказчик пожелал остаться неизвестным.

NBAL – совместное предприятие NetJets, Hony Jinsi Investment Management (Beijing) и Fung Investments со штаб-квартирой в аэропорту Zhuhai Jinwan.

NBAL также объявила, что в Китае сотрудничает с компанией MedAire для обеспечения услуг медицинской помощи в полете. MedAire предоставляет NBAL персонал с навыками первой медицинской помощи, а NBAL самолеты, оборудованные системой MedLink для связи с медицинской консультативной службой MedAire.

«Наша главная цель состоит в том, чтобы обеспечить безопасные полеты в частной авиации, и чтобы наши клиенты по всему миру чувствовали себя уверенно, зная, что MedAire находится в режиме ожидания на случай неотложной медицинской помощи на всех рейсах NetJets по всему миру, включая Китай», - комментирует Вонг.

## Увидеть всё

Американский авиапроизводитель Gulfstream Aerospace поставил 1000-й самолет с Enhanced Vision System (система улучшенного видения), разработанной компанией Honeywell.

Gulfstream Aerospace стал первым производителем, получившим в сентябре 2001 года сертификат FAA на самолет с Enhanced Vision System (EVS), после более чем семи лет исследований, разработки и тестирования. Первая система EVS была установлена на GV.

Система EVS проецирует информацию на лобовое стекло и дисплей в кабине пилотов с внешней инфракрасной камеры. Это позволяет летчикам лучше ориентироваться в условиях ограниченной видимости. Система включает в себя жидкокристаллический индикатор на лобовом стекле и обеспечивает более



качественное двухрежимное видеоизображение. Два режима позволяют оптимизировать качество видео при заходе на посадку (более четкое отображение светового оборудования ВПП), а также общая конфигурация. В системе используется инфракрасная обработка видео для уменьшения визуальных дефектов. Система позволяет пилотам лучше ориентироваться в ситуации не только на взлете, заходе на посадку и непосредственно при посадке, но и во время руления. Помимо этого, EVS позволяет снизить метеоминимум до минимума по II категории при нижней границе облачности 30 м и помогает при выполнении неточных заходов.

«Технология позволяет в режиме реального времени получать детализированные изображения ландшафта и ключевых наземных объектов, окружающих самолет. Благодаря этой технологии пилоты смогут «видеть» взлетно-посадочную полосу и прилегающую к ней территорию даже в условиях плохой видимости, что позволит сделать процесс захода на посадку легче и безопаснее. EVS — это специальная инфракрасная камера с функцией синтетического видения, установленная на носовой части самолета, которая в режиме реального времени передает сведения, отображаемые на дисплее у пилота. Подобное сочетание дает возможность улучшить обзор во время плохих погодных условий, позволяя пилоту видеть наиболее важные особенности земли, такие как огни ВПП или движение автомобилей различных служб по территории аэропорта», - комментируют в компании.

Система EVS является стандартным оборудованием для самолетов G650ER, G650, G550 и G450, а в будущем и для G500 и G600. EVS доступна в качестве дополнительной опции для G280, G200, GV, GIV-SP и GIV, а также G150.



## Китайский успех Nextant

Американский производитель Nextant Aerospace, похоже, серьезно взялся за китайский рынок. Вслед за валидацией сертификата типа на свой бизнес-джет Nextant 400XTi в Китае (соответствующий документ был получен от авиационных властей страны – СААС на прошлой неделе), производитель назначил своим новым партнером компанию STAECO (Beijing) Business Jet Maintenance Co, которая будет отвечать за техническое обслуживание самолетов Nextant в Поднебесной. Как отмечают в Nextant Aerospace, STAECO будет обеспечивать оперативное техническое обслуживание и AOG поддержку клиентов со своей базы в международном аэропорту Пекина.

STAECO является дочерней компанией Taikoo (Shandong) Aircraft Engineering Company Ltd и крупнейшим провайдером услуг ТОиР в Китае с сертификатом СААС Part 145 на девять типов бизнес-джетов

(75% всех бизнес-джетов, зарегистрированных в Китае). Клиентами компании являются операторы Nanshan Jet, Good Jet, MetroJet (Hong Kong) и Lily Jet (Hong Kong).

Для Nextant Aerospace это уже третий авторизованный сервисный центр вне США. Первые были открыты в партнерстве с Jet Aviation и Constant Aviation. STAECO BJ будет работать в тесном сотрудничестве с AVIC International Corporation Aero-Development Corporation, эксклюзивным торговым представителем Nextant на материковом Китае.

Как сообщает Nextant Aerospace, средний ежемесячный налет на одно воздушное судно составляет 80-90 часов. До конца года производитель планирует поставить 50-й юбилейный самолет и преодолеть планку суммарного налета в 50 тысяч часов.



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

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX  
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ  
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XTi // \$5.5M

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

nextant aerospace

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





## Новый сезон - смена приоритетов

Летом люди предпочитают спокойный отдых, осенью начинается период деловой активности. После завершения летнего сезона клиенты вертолетного комплекса стали меньше летать на дачу и загородные дома (20%), но увеличилось количество полетов, которые совершают любители активного отдыха. По оценке специалистов «Хелипорт Москва», полеты на вертолете на охоту или рыбалку в сентябре-октябре составили около 25% от всех вылетов в осенний период.

На данный момент всего 5% полетов приходится на трансферы в аэропорты, причем не только в Московской области. Само по себе это направление крайне перспективно именно в региональном масштабе: например, Вы можете добраться из Тулы в аэропорт Шереметьево меньше чем за 2 часа (на машине этот путь займет 4-5 часов).



Фото: Дмитрий Петроченко

Пока отмечается небольшое снижение спроса на туристические направления, однако в скором времени ожидаются новые интересные «сезонные» маршруты, которые всегда пользуются большим спросом. Это и новогодние путешествия по городам Сказочного пояса России (Кострома, Устюг, Муром), и традиционные путешествия по Золотому Кольцу.

«Сезонное изменение спроса – это нормальное явление, характерное для большинства отраслей бизнеса. Уменьшение светового дня негативно сказывается на росте числа перелетов, однако меняется и структурный спрос на саму аренду вертолетов», - говорит Михаил Демидов, руководитель отдела по организации перелетов «Хелипорт Москва». «Сейчас наблюдается увеличение спроса на деловые перелеты: полеты на встречи и переговоры, мониторинг лесных и хозяйственных территорий, облет удаленных инфраструктурных объектов. В среднем, за октябрь количество таких перелетов составляет 26% от общего числа».

Около 24% - это короткие экскурсионные полеты, продолжительностью до 30 минут по подарочным сертификатам «Хелипорт Москва».

Клиенты предпочитают практичные и популярные вертолеты Robinson. Лидерами спроса по-прежнему являются надежные и недорогие модели Robinson R44 (рассчитан на 3 пассажира) и R66 (рассчитан на 4 пассажира), на которых летают как на отдых, так и на деловые мероприятия. Для более крупных компаний больше всех подходит Eurocopter EC130 T2 – это просторный вертолет, вмещающий одного пилота и до шести пассажиров. Любителям дальних перелетов придется по душе двухдвигательный вертолет Bell 429, который является одним из самых востребованных в своем классе.

**THINK BUSINESS\***

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

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

\*думайте о бизнесе

## TAG Farnborough назван лучшим FBO Великобритании

В конце октября 2014 года в лондонском Guildhall состоялась торжественная церемония награждения компаний, работающих на британском рынке коммерческой авиации. Традиционно организатором церемонии награждения выступила Baltic Air Charter Association, которая с 1949 года проводит подобные церемонии. В этом году соискателями наград в различных номинациях выступали более 125 компаний из Великобритании, работающих в разных сегментах авиации, включая коммерческую авиацию, грузоперевозки, бизнес-авиацию, аэропорты, консалтинговые и страховые компании, а также авиаброкеры. В номинации «Best Handling Agent / FBO» победил TAG Farnborough, вслед за которым идут InFlite Stansted и Signature Luton.

Основные критерии, по которым оценивалась работа FBO, – удобство, комфорт, ценовая политика, наличие полного спектра услуг и загруженность аэропорта. Европейские операторы в своих анкетах также назвали плюсами наличие в FBO нескольких провайдеров,

предоставляющих однотипные услуги, что напрямую влияет на их стоимость. В то же время многие из них отмечали негативный тренд, связанный с получением «правильных» слотов. Все чаще получение выгодных слотов становится затруднительным – это касается в основном крупных хабов, и именно поэтому их наименьшее количество в рейтинге. Противоположная картина наблюдается в большинстве аэропортов Ближнего Востока. При отсутствии каких-либо ограничений при получении слотов операторы часто сталкиваются с монополизацией услуг, прежде всего связанных с хэндлингом и неравными правами в отношении зарубежных операторов со стороны местных провайдеров.

Согласно полученным анкетам, лучшим FBO с точки зрения пассажиров и операторов стал TAG Farnborough, это вполне закономерно, так как TAG Farnborough за три неполных года инвестировал в инфраструктуру более \$166 млн. и анонсировал крупнейший проект по расширению аэропорта.



DOMODEDOVO  
BUSINESS AVIATION  
CENTER · MOSCOW



Время перемен к лучшему



- Новая управляющая компания
- Открытие современного комфортного терминала в 2016 году
- Единственный неслотуемый аэропорт в Москве: прилеты вылеты без ограничений
- Альтернативные поставщики наземных услуг
- «Высокая кухня» — широкий выбор кейтринговых компаний
- Оперативность в обслуживании: 24/7/365

Контакты: Московский аэропорт Домодедово, стр 13.  
Тел./факс: +7 (495) 967-82-12  
E-mail: info@bac-dmd.ru



## На острие прогресса

Полностью электрический и не вырабатывающий углекислый газ самолет E-Fan производства Airbus Group удостоен премии Best of What's New 2014 года в аэрокосмической категории журнала Popular Science. В ходе подготовки списка топ-100 технологических инноваций года двухместный самолет E-Fan, предназначенный для тренировки пилотов, был выбран редакторами издания после анализа тысяч изделий. Popular Science – крупнейший в мире журнал о науке и технике; его читательская аудитория составляет 6,8 миллионов человек в месяц.

Технический директор Airbus Group Жан Ботти (Jean Botti) прокомментировал событие: «Для нас огромная честь получить награду Best of What's New от журнала Popular Science. Самолет E-Fan является неотъемлемой частью нашей визионерской концепции по формированию авиации будущего, и мы намерены в дальнейшем работать над совершенствованием технологии электрических и гибридных силовых установок. E-Fan – важнейший этап в реализации долгосрочной «дорожной карты» исследования электрических воздушных судов Airbus Group».



«На протяжении 27 лет журнал Popular Science вручает награды за инновации, которые нас удивляют и поражают, имеют положительное влияние на сегодняшний мир и меняют наши представления о том, что возможно в будущем», – сказал главный редактор журнала Popular Science Клифф Рэнсом (Cliff Ransom). – «Премия Best of What's New является высшей наградой журнала, и каждый из 100 победителей, выбранный из тысяч заявленных участников, совершил истинную революцию в своей отрасли».

Эта награда стала уже второй полученной E-Fan в 2014 году. В начале августа самолет был отмечен престижной наградой и призом Personal Aircraft Design Academy (PADA) на авиасалоне Oshkosh AirVenture (США). Приз PADA ежегодно вручается конструкторам и инженерам лучших в мире персональных самолетов некоммерческой организацией Comparative Aircraft Flight Efficiency (CAFE) Foundation.

Несмотря на то, что проект стартовал сравнительно недавно и существует всего два года, демонстрационный самолет E-Fan с марта 2014 года уже совершил свыше 60 тестовых полетов, включая успешные показательные выступления перед тысячами посетителей международного авиасалона Фарнборо-2014. В воздухе и на земле самолет не производит никаких выбросов, а электрическая система руления и значительно меньший уровень шума по сравнению с обычными воздушными судами являются важным преимуществом для аэропортов. Следующие шаги по проекту E-Fan включают обеспечение разработки, сертификации и производства самолета E-Fan 2.0, производственная концепция которого была предложена Airbus Group и ее партнерами.

## 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.



## Инсат-Аэро пролучил Challenger 300

Как стало известно BizavNews, с 12 ноября текущего года российская компания «Инсат-Аэро» приступила к продажам чартеров на самолете Bombardier Challenger 300 (2006 г.в.), находящемся в управлении компании. Как рассказали BizavNews в «Инсат-Аэро», восьмиместный бизнес-джет (9H-SMI) будет базироваться по будням в киевском аэропорту «Киев» (ранее «Жуляны»), а в выходные дни – в московском «Внуково-3».

«Широкий комфортный салон, вмещающий 8 пассажиров, позволяет стоять человеку в полный рост. На борту имеются система подавления вибраций, кондиционер, спутниковая связь, CD/DVD проигрыватель, комплект офисного оборудования. Во время длительных перелетов кресла трансформируются в полноценные спальные места», - прокомментировал BizavNews официальный представитель компании INSAT-AERO Николай Миньков.

На текущий момент, помимо нового Challenger 300, «Инсат-Аэро» управляет тремя самолетами: Challenger 604, Global Express XRS канадского производителя Bombardier, а также Legacy 600 бразильской компании Embraer. Challenger 604, как и Legacy 600, находится в оперативном управлении «Инсат-Аэро» под регистрацией австрийского оператора EuroStar (компания «Инсат-Аэро» и EuroStar являются официальными партнерами в сфере бизнес-авиации), которая несет ответственность за техническое и документальное состояние воздушного судна. В ближайших планах оператора – дальнейшее расширение флота компании, создание собственного эксплуатанта и увеличение объема индивидуальных перелетов, как на самолетах, так и на вертолетах.

## Самолеты получают крылья как у птиц

NASA начала тестовую летную программу перспективного крыла, поверхность которого может изменить форму в полете. Адаптивная изменяющаяся задняя кромка (ACTE), разработанная совместными усилиями NASA и Исследовательской лабораторией ВВС США (AFRL), на шаг приближает то время, когда жесткие поверхности управления можно будет заменить на плавно изменяющиеся поверхности, которые будут имитировать полет птиц и обещают сделать перспективные самолеты тише и экономичнее.

Исследователи из научного летного-исследовательского центра Армстронга в Эдвардсе, Калифорния,



заменили на самолете Gulfstream III обычные алюминиевые закрылки на новые, меняющие форму узлы, имеющие гибкую поверхность без стыков. Летные испытания должны определить жизнеспособность закрылков с гибкой задней кромкой и их влияние на аэродинамическую эффективность и снижение шума, создаваемого во время взлета и посадки.

Закрылки, специально спроектированные компанией FlexSys из Энн-Арбор, штат Мичиган, в начальных полетах будут зафиксированы, но на последующих полетах они будут работать в разных положениях. Это позволит собрать различные данные и продемонстрировать возможности гибких крыльев выдерживать реальный полет.

По словам руководителя программ Исследовательской лаборатории ВВС США Пита Флика, закрылки имеют хороший потенциал по модернизации существующих крыльев и появятся на новых воздушных судах. «Мы прошли путь от инновационной идеи, создания концепции, через множество конструкций и испытаний в аэродинамической трубе до конечной демонстрации, которая должна доказать авиационной отрасли, что эта технология может резко повысить эффективность самолета», - говорит он.

По словам Томаса Ригней, руководителя проекта ACTE центра Армстронга, первый полет прошел в плановом режиме – мы проверили многие ключевые элементы экспериментальной задней кромки. «Мы ожидаем, что эта технология сделает будущие самолеты легче, эффективнее и тише. Она также имеет потенциал, чтобы сэкономить сотни миллионов долларов в год на топливе», - говорит он.



## Оптимально для пилота

Российская компания «Хелипорт Истра» (ранее «Авиамаркет») начала поставки вертолетов Robinson R66, оснащенных новой линейкой авионики, называемой среди специалистов «стеклянной кабиной». Первые два вертолета уже переданы владельцам (один вертолет отправился заказчику в Тамбовскую область, второй – ожидает получения СЛГ). Появлению на отечественном рынке обновленной версии популярных вертолетов Robinson предшествовала сертификация нового оборудования в Межгосударственном авиационном комитете (МАК). При этом «Хелипорт Истра» для ускорения процедуры получения разрешительных документов «привезла» один борт в Россию. После получения одобрения МАКа, Robinson может выдавать экспортные сертификаты летной годности для воздушных судов, оснащенных новыми панелями или авионикой.

«Нам также приятно, что мы помогли не только ускорить процесс сертификации, но и сделали его максимально удобным для специалистов Межгосударственного авиационного комитета (МАК), предоставив в их распоряжение вертолет с новой авионикой», – комментирует Михаил Юшков.

Что же представляет из себя новая авионика?

Прежде всего, нужно отметить, что она доступна для вертолетов R22, R44 и R66 (с лета 2014 года Robinson поставляет на рынок вертолеты исключительно с новой авионикой, прим. BizavNews). Производитель 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. Если ранее часть приборов находилась в



горизонтальной плоскости, под углом, то теперь они приобрели вертикальное расположение, сделав приборную панель более удобной и читаемой.

Чтобы разместить новое приборное оборудование в кабине вертолетов, производитель заменил приборные панели с 7-ю, 9-ю и 10-ю местами для приборов на панели с 6-ю и 8-ю приборами. Панели с 6-ю отверстиями станут стандартными для R22 и R44 Raven I, а с 8-ю – для R44 Raven II и R66, а также для R44 Raven I в качестве опции. Обе новые панели пригодны для размещения как для «стеклянной» авионики, так и для традиционных аналоговых приборов.

«Можно долго фантазировать над функционалом оборудования, но пока ты его не запустил и не попробовал, это только теоретические рассуждения. Поэтому мы приглашаем всех пилотов нашего Аэроклуба на тестирование, и, надеемся, они сами смогут по достоинству оценить те изменения, которые произошли в конструкции вертолета Robinson. Но уже предварительно с уверенностью можно сказать, что те изменения, которые были запланированы, оправдали наши ожидания. И теперь пилоты будут чувствовать себя еще более комфортно в кабинах вертолетов Robinson», – резюмирует Михаил Юшков, генеральный директор компании «Авиамаркет».

## Только с двумя двигателями

Французская вертолетная ассоциация (Union Francaise de l'Helicoptere, UFH) выступила против недавно вступившей в силу инициативы Европейского агентства по безопасности авиаперевозок (EASA), запрещающей, в частности, полеты одномоторных вертолетов над густонаселенной местностью, сообщает издание AIN.

Инициированное EASA постановление Совета Европы 965/2012, вносящее поправки в правила производства

полетов вертолетов (JAR-OPS 3.005), было принято в октябре 2012 г. и вступило в силу в конце октября нынешнего года. Заявляется, что целью данной инициативы является гармонизация правил полетов в европейских странах. Вертолетная общественность отреагировала на правила неоднозначно. Более того, не все национальные авиационные власти стран Европы признают ограничение на полеты одномоторных вертолетов целесообразным.

Раскритиковав постановление, UFH потребовала оставить ряд исключений. По данным ассоциации, до 78% полетов с парижского вертодрома Исси-ле-Мулино выполняются одномоторными вертолетами. Более 600 одномоторных вертолетов эксплуатируются коммерческими операторами и АОН во Франции. «Таким образом, большинство операторов будут вынуждены прекратить свою деятельность, лишая рынок экономически целесообразной, конкурентоспособной и жизнеспособной альтернативы», — говорится в открытом обращении ассоциации.

Свою инициативу EASA объясняет заботой о безопасности населения. Между тем, как отметил президент UFH Доминик Орбек, большинство последних нашумевших инцидентов в населенных пунктах происходили с двухмоторными вертолетами. В частности, он привел в пример катастрофу EC135T2i в Глазго, которая произошла в ноябре 2003 г.

«Действия EASA были предприняты без оценки экономического воздействия на отрасль. Это решение не согласуется с реалиями. UFH неоднократно обращалась в DGAC (авиационные власти Франции — ATO.fr) с соответствующими заявлениями. Социальные и экономические последствия такого решения могут быть катастрофическими», — говорится в сообщении ассоциации.

Между тем швейцарские регулирующие органы в области гражданской авиации (OFAC) вообще не приняли директиву EASA. «Мы сохранили правила в прежней редакции для горных спасателей, полеты одномоторных вертолетов по-прежнему разрешены повсеместно», — прокомментировал официальный представитель OFAC в ответ на запрос AIN.

*Источник: ATO*





## Piaggio построил новый завод

Итальянский производитель Piaggio Aerospace (новое название компания получила месяц назад, ранее – Piaggio Aero Industries), принадлежащий холдингу Mubadala из ОАЭ, в присутствии премьер-министра Италии Маттео Ренци торжественно открыл свой новый завод, расположенный в местечке Вилланова д'Албенга на севере Италии недалеко от французской границы. Как сообщают инвесторы итальянского производителя, в проект было вложено порядка €140 млн. Завод расположен на территории аэропорта Вилланова д'Албенга и имеет площадь в 127 тысяч кв.м. Здесь будет сосредоточено производство всего модельного ряда компании – Avanti EVO (всех модификаций, включая военные), а также беспилотных авиационных систем для наблюдения и разведки P.1NH Hammerhead, от изготовления деталей до окончательной сборки.

«В период экономического спада у нас было два негативных фактора. Это противоречия стратегий акционеров и слабый рынок бизнес-авиации. Сейчас Mubadala взяла контроль над Piaggio (98% акций), и у нас есть четкая и твердая стратегия, которая концентрируется на оборонном сегменте и бизнес-авиации», - говорит Карло Лолби, исполнительный директор итальянского производителя. А беспокоиться есть о чем. Поставки Avanti II упали с пика в



2008 году в 30 самолетов до всего лишь двух машин в 2013 году.

Mubadala – очень сильный финансовый игрок в авиационной промышленности, и в компании уверены, что ранее обозначенные инвестиции позволят бренду Piaggio ускорить реструктуризацию бизнеса, начатую в октябре 2013 года. «Ведь смотрите, увеличение капитализации необходимо нам для реализации плана развития и диверсификации бизнеса в связи с разработкой новых программ и поддержанием существующих проектов. И к тому же в Mubadala намерены инвестировать средства в модернизацию заводов (самолеты собираются на заводах в Генуе (Италия) или в Гринвилле (США, штат Южная

Каролина), а их летные испытания также проводятся либо на итальянской, либо на американской территории). И, несмотря на то, что наше будущее связывают в последнее время с военным сегментом, я убежден, что линейка Avanti, пользующаяся реальной популярностью во всем мире, не будет обделена финансовым вниманием, и все ранее анонсированные проекты будут реализованы», - прокомментировал BizavNews на правах инкогнито представитель Piaggio Aerospace.

Сейчас в сегменте деловой авиации компания предлагает обновленный EVO. Третье поколение Avanti было запущено в мае, и Piaggio надеется этим самолетом вдохнуть жизнь в программу, которая стала жертвой кризиса в бизнес-авиации.

## Jet Ranger X совершил первый полет

10 ноября компания Bell Helicopter объявила об успешном первом полете легкого однодвигательного вертолета Bell 505 Jet Ranger X. Полет состоялся на заводе компании в Мирабель, Квебек.

«Bell Helicopter был одним из пионеров рынка легких однодвигательных вертолетов, и почти пятьдесят лет спустя мы меняем средство, на котором мир снова полетит», - сказал Мэтт Хэзик, старший вице-президент коммерческих программ Bell Helicopter. «Мы получили от рынка огромный отклик на Bell 505, и сегодняшний полет знаменует собой еще один шаг в сторону высокопроизводительной машины, которую просили наши клиенты».

Bell Helicopter представил Jet Ranger X на Heli-Expo 2014 в феврале, и уже получил более 240 писем о намерениях на новую модель.

«Сегодня Bell 505 вел себя в точности, как ожидалось», - сказал Ян Лаваль, старший летчик-испытатель Bell Helicopter. «Я очень рад быть частью исторического наследия Jet Ranger, вертолета, который определил рынок почти 50 лет назад».

«Мы выполнили висение на Bell 505, а также оценили управляемость вертолета на небольшой скорости и выполнили два круга. Сегодня наша максимальная скорость была 60 узлов, а весь полет длился около 30 минут», - добавил Эрик Эмблин, старший летчик-испытатель Bell Helicopter.

И спустя всего два дня после первого полета нового вертолета производитель сообщил о первых крупных контрактах на его поставку. Так, в рамках стартовавшей во вторник в китайском Чжухае Airshow China 2014, Bell Helicopter и Reignwood Investment (независимый представитель Bell в Китае) подпи-



сали протокол о намерениях на приобретение 50-ти вертолетов (ранее был оформлен твердый заказ на 10 машин, *прим. BizavNews*). Сейчас Reignwood Investment уже «работает» с вертолетами Bell, включая Bell 206, 407GX и 429, которые задействованы в качестве корпоративного транспорта и авиатакси. Также Bell Helicopter продолжает поставки и по другому контракту, заключенному с китайским партнером в сентябре 2013 года. Речь идет о 12 вертолетах (десять 407 и два 429), которые приобретаются для частных китайских компаний (имена клиентов не разглашаются). Известно, что семь машин будут поставлены в VIP-конфигурации.

Bell 505 имеет кабину с хорошей обзорностью, оснащенную интегрированной авионикой Garmin

G1000H. На новейший вертолет установлен двигатель Turbomeca Arrius 2R с системой FADEC, что дополнительно снижает нагрузку на пилота. Дополнительной функцией безопасности является высокоинерционный несущий винт, который дает превосходные возможности авторотации.

Напомним, что первый запуск двигателя на опытном вертолете выполнен 5 ноября 2014 года.

Bell 505 Jet Ranger X является пятиместным однодвигательным, газотурбинным вертолетом. Крейсерская скорость Jet Ranger X составит более 125 узлов, дальность более 360 морских миль, а полезная нагрузка 1500 фунтов. Стоимость ожидается на уровне \$ 1-1,2 млн.



## Несмотря на украинский кризис, трафик растет

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в октябре 2014 года. В этом месяце трафик в Европе вырос на 1,9% по сравнению с прошлым годом. В общей сложности в октябре 2014 года было выполнено 63308 полетов бизнес-авиации, что на 1265 больше, чем в октябре 2013 года. Это уже второй месяц подряд, когда активность растет.

Данные по трафику в октябре свидетельствуют о значительном восстановлении трафика в Западной Европе, и значительный вклад внесли ведущие рынки Великобритании и Германии. На других крупных рынках, таких как Франция, Испания и Швейцария, объем рейсов также немного вырос.

Позитивная картина на западе была омрачена продолжающимся снижением на востоке – активность на бывших «растущих» рынках России, Украины и Турции падает. В целом, в октябре рейсы между Европой и СНГ упали на 23%.

В октябре активность флота бизнес-джетов немного выросла, а тенденция с начала года предполагает, что этот сегмент рынка находится на пути к восстановлению. Трафик турбовинтовых самолетов в этом году растет гораздо быстрее, в основном за счет частных полетов, которых в октябре было на 12% больше.

Поршневые самолеты наиболее активно летали в Германии, +20% год к году, при том, что во Франции и Нидерландах рост показали турбовинтовые воздушные суда, а в Великобритании и Испании большая часть роста пришлась на бизнес-джеты.

Украинский кризис продолжает воздействовать на трафик из Восточной Европы (-13%) и из России (-10%). Сообщение с Ближним Востоком также упало,



Фото: Дмитрий Петроченко

на 7% год к году. Это контрастирует с объемом трансатлантических рейсов – в октябре сохранилась тенденция роста с начала года.

Сверхлегкие самолеты и ультрадальние бизнес-джеты продолжили рост активности с начала года. В то же время сегмент среднеразмерных самолетов продолжает падать, но легкие бизнес-джеты показали небольшое восстановление в годовом исчислении. Для наиболее представленного на рынке производителя, Cessna Aircraft, октябрь стал довольно позитивным месяцем, но тенденция с начала года по-прежнему отстает от 2013 года. Самолеты Gulfstream летали больше, а Embraer, как частные, так и чартерные, в этом году продолжают увеличивать активность.

В общем, для коммерческих операторов Cessna Mustang и Challenger 300 стали самыми популярными

самолетами, а сегмент VLJ показывает самый быстрый рост в чартерной деятельности. В трафике частных самолетов в октябре наибольший рост показал флот PC-12.

Ричард Кое, управляющий директор WINGX Advance, комментирует: «Долгожданное восстановление активности деловой авиации в Европе выглядит хорошо в Западной Европе, с более устойчивым ростом в Великобритании и Германии. Частные полеты, особенно на турбовинтовых и поршневых самолетах, выступают драйверами возвращения активности. Общее увеличение год к году пока небольшое из-за продолжающихся негативных последствий кризиса на Украине. К сожалению, эта ситуация не улучшится в ближайшее время».

**WINGX Business Aviation Monitor**

## В Москве появятся 84 вертолетные площадки

Научно-исследовательский и проектный институт городского транспорта (МосгортрансНИИпроект), подведомственный столичному департаменту транспорта, разработал перспективную схему размещения вертолетных площадок в Москве. Определены два коридора по руслу Москвы-реки для коммерческих вертолетных перевозок, а также 84 места, где можно построить вертолетные площадки. Как сообщили «Известиям» в пресс-службе департамента транспорта, проект сейчас согласовывается с федеральными властями.

Как рассказали в пресс-службе департамента транспорта, работа была проведена «с целью повысить эффективность реализации программы развития транспортной системы». В пресс-службе напомнили, что «в настоящее время установлена запретная зона для полетов над Москвой» — она проходит по вну-

тренней стороне МКАД. В рамках работы над схемой «были подготовлены предложения по возможной организации воздушных коридоров».

Коридоров, как говорится в документе, предполагается сделать два. Оба проходят по руслу Москвы-реки — с северо-запада и юго-востока города до Третьего транспортного кольца. Как пояснил директор по связям с общественностью компании «Русские вертолетные системы» (именно она профинансировала разработку схемы) Азад Каррыев, полеты над водой в условиях городской среды наиболее безопасны — как для самих вертолетов, так и для объектов, которые находятся внизу. По информации пресс-службы департамента транспорта, сейчас документ согласовывается «с компетентными организациями Российской Федерации».

«Предлагаемые земельные участки для размещения вертолетных площадок соответствуют нормам по безопасности полетов, учитывают расположение жилых массивов и других объектов, вносящих ограничения в осуществление полетов, - сообщили в пресс-службе департамента транспорта. - Необходимо отметить, что все площадки, возводимые дополнительно к ведомственным, помимо решения транспортных задач, позволят решить специальные социальные задачи: повысят оперативность реагирования спецслужб, будут способствовать развитию санитарно-авиационной эвакуации в городе. Использование авиатехники в санитарных и медицинских целях позволит оперативно реагировать на чрезвычайные ситуации в городе, сократить время прибытия спасательных команд на место происшествия».

В пресс-службе департамента транспорта добавили, что в соответствии с требованиями ICAO (International Civil Aviation Organization, Международной организации гражданской авиации) по обеспечению безопасности полетов «в воздушном пространстве Москвы будут возможны полеты вертолетов, оснащенных двумя двигателями».

Согласно схеме, много площадок можно будет построить у воды. К примеру, определены места на Фрунзенской набережной (2 точки), Краснопресненской набережной (2 точки), Нагатинской набережной, на Химкинском водохранилище (3 точки), в Серебряном Бору, который находится в излучине Москвы-реки (3 точки), в Строгинском и Кожуховском затонах, на Борисовских прудах, на Гребном канале, в Новинковском рукаве Москвы-реки.



продолжение 



Также много потенциальных мест под вертолетные площадки определено на Малом кольце Московской железной дороги (МК МЖД). К примеру, это районы пересечения МК МЖД с Алтуфьевским шоссе, шоссе Энтузиастов, Нижегородской улицей, Минской улицей, улицей Маршала Тухачевского, Онежской улицей. Несколько площадок можно будет построить на ТТК. К примеру, в районах пересечения ТТК со Звенигородским шоссе, Нижегородской, Тульской улицами. 17 вертолетных площадок можно будет разместить в автобусных парках в разных округах Москвы.

Больше всего площадок можно построить в Юго-Восточном (16) и Северо-Западном (16) округах. В Центральном округе определено 9 мест для площадок. В том числе это Центр международной торговли и три здания, которые находятся в собственности или управлении Европейского медицинского центра. В схеме уже учтены две площадки в ЦАО, построенные «Русскими вертолетными системами», — у делового центра «Москва-Сити» на Пресненской набережной и у Московского международного дома музыки на Краснохолмской набережной. По информации компании, «площадки обеспечивают взлет-посадку, топливное обеспечение и диспетчерское обслуживание вертолетов взлетной массой до 6,5 т для нужд Министерства обороны, МЧС, медицинской авиации, бизнес-авиации». Эта инфраструктура, как говорят в компании, «в дальнейшем может использоваться в том числе для развития и обслуживания коммерческой авиации — создание системы воздушного такси, экскурсионных полетов».

«После разработки схемы и согласования ее с префектурой было проведено совещание с участием городской администрации, а также правоохранительных и регулирующих органов», - рассказал Азад

Каррыев. «Работу признали положительной и приняли для использования».

По его словам, согласно действующей процедуре, схема, после того как ее согласуют с федеральными властями, будет учтена в Генплане Москвы. В дальнейшем любой инвестор, который захочет построить в городе новую вертолетную площадку, должен будет выбирать себе место, учитывая в том числе эту схему.

Сейчас в Москве около 200 вертолетных площадок, но, как отметил Азад Каррыев, большинство из них — просто небольшие участки, где можно посадить вертолет. В новых точках инвесторы смогут построить современные хелипорты с удобными подъездами для автотранспорта, павильонами прилета-вылета и прочей инфраструктурой.

По его словам, перед открытием неба московские власти должны будут разработать нормативные акты, которые определяют, какие условия должны соблюдать вертолетные операторы. Сейчас летать над городом на вертолете можно, нужно только каждый раз получать у властей отдельное разрешение. Согласно постановлению правительства города № 391 («Об использовании воздушного пространства над Москвой»), разрешение должны согласовать Генштаб ВВС, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральная служба охраны, управление ФСБ по Москве и Московской области, департамент транспорта Москвы, департамент природопользования Москвы, ГУП «Московский городской трест геолого-геодезических и картографических работ».

«Ожидается, что будет разработана схема, по которой вертолетные операторы, если они соблюдают все действующие нормы, станут получать аккредитацию

на длительный срок», - сказали в «Русских вертолетных системах».

Сейчас все крупные вертолетные операторы, работающие в Московском регионе, ждут открытия неба. «Если откроют небо над Москвой, то долетать, скорее всего, можно будет до ТТК — это информация, которую до нас доносят чиновники и которую сейчас обсуждают вертолетные операторы», - сказал коммерческий директор компании «Аэросоюз» Максим Благодатский.

При этом операторам придется серьезно обновить свой парк. По словам Благодатского, большинство частных вертолетов в России имеют только один двигатель.

В начале 2013 года «Аэросоюз» открыл на МКАД первый вертолетный центр, рассчитанный на семь вертолетов. В планах компании — открыть до 2015 года еще 10 вертолетных площадок на МКАД. Как рассказал директор по развитию компании Денис Евцихевич, «Аэросоюзу» интересны и площадки внутри МКАД.

Поддержка, по его словам, может выражаться в оперативном получении необходимых согласований и разрешений.

«Надеемся, что к весне полетим», - сказал операционный управляющий Heliclub Александр Янкин. «Сейчас, насколько нам известно, небо должны открыть до ТТК, но в дальнейшем, мы надеемся, можно будет летать до Садового кольца».

*Источник: Известия*

## Серый каботаж уходит в историю?

Минтранс готов разрешить иностранным авиакомпаниям летать внутри России, правда пока речь идет только о чартерных рейсах, сообщил на днях «РБК». При этом авиавласти готовы допустить иностранцев только на те линии, на которые не претендуют российские авиаперевозчики. Зато в случае с бизнес-перевозками допуск зарубежных авиакомпаний будет носить уведомительный характер. О том, что Минтранс может разрешить иностранным перевозчикам чартерные перелеты внутри страны или каботаж, говорится в проекте соответствующего постановления Правительства, подготовленного министерством.

В проекте также прописан механизм допуска иностранцев: Росавиация, получив запрос иностранной авиакомпании, обязана разместить информацию об этом у себя на сайте. А российские перевозчики в течение 15 дней могут подать встречное предложение на выполнение аналогичной перевозки: иностранный конкурент будет допущен только в случае отсутствия оферт со стороны россиян. В Росавиации пока не стали комментировать законодательную инициативу, переадресовав вопросы в Минтранс. В ведомстве также молчат. Однако таких разрешений не потребуется, если рейс выполняется в «личных целях или деловой поездки» самолетом вместимостью менее 19 кресел или в гуманитарных или медицинских целях. В этом случае фактически действует уведомительный порядок.

BizavNews поинтересовался мнением крупнейших игроков на отечественном рынке бизнес-авиации о столь неожиданной инициативе Минтранса.

По мнению главы московского офиса Air Charter Service **Азата Мулгимова**, легализация каботажных рейсов – это большой положительный шаг для российской бизнес-авиации. «Очевидно, что такая по-



Фото: Дмитрий Петроченко

требность давно назрела. Большинство клиентов при заказе чартера предпочитают «иномарки» российской технике, парк которых у отечественных операторов не большой. Отвечая активному спросу российского рынка, иностранные операторы вынуждены выходить из положения доступными им способами, к сожалению, не всегда легальными. Самое разумное в этом случае – не бороться с рынком, а создать благоприятные условия для его дальнейшего развития, что, собственно, и отражено в описанной инициативе. В результате должны выиграть все. Клиенты бизнес-авиации почувствуют положительные изменения быстрее всех, так как это спровоцирует заметное расширение парка доступных бортов. И теперь те самолеты, которые они могли заказывать в основном для между-

народных рейсов, станут доступны для внутренних перелетов», – считает г-н Мулгимов.

С ним согласен и Председатель совета директоров ЗАО «Авиа Менеджмент Групп» **Антон Генералов**. «Можно смело сказать, что отечественный чартерный рынок развивается и эволюционирует. Этот шаг давно назревал, хотя все, кто хотели, летали и так, теперь же они выйдут из тени. Конкуренции нам, отечественным операторам, теперь прибавится. Будем наблюдать, как эти инициативы будут реализовываться», – комментирует г-н Генералов.

продолжение



«Подобное разрешение приведет к укреплению позиции иностранных авиаперевозчиков, то есть и без того сильных компаний», - говорит управляющий директор компании Jet24 **Павел Захаров**. «Для российских же компаний это чревато усилением конкуренции. Это ограничение помогало отечественным авиаперевозчикам в борьбе за клиентов. В целом, для тех, у кого нет российского сертификата эксплуатанта, снятие ограничения – это хорошая новость. А вот у его обладателей может возникнуть ряд проблем», - отмечает г-н Захаров.

«В российской бизнес-авиации это разрешение добавило бы удобства для клиентов и авиакомпаний, которые осуществляют частные авиаперевозки», - считает управляющий директор «Клуба Бизнес Авиация» **Андрей Калинин**. «Дело в том, что порядок организации чартерных рейсов по нашей стране связан с большим количеством ограничений и трудностей – это и заявки в ночное время и срочные рейсы. Европейским компаниям будет легче выходить на рынок, но и станет намного меньше поводов покупать и «ставить» технику в России. Будет еще выгоднее оставлять самолет в европейском регистре. В случае принятия такого постановления всем станет проще, удобнее и комфортнее. В принципе, легализуется то, что сейчас уже работает», - рассказывает г-н Калинин.

Конечно, такое решение назрело давно. В любом случае, большинство европейских компаний, которые были заинтересованы в перевозке пассажиров внутри России, так или иначе выходили из положения с помощью своих местных партнеров, теперь же все будут иметь равные условия, рассуждает генеральный директор компании «TopAvia» **Денис Мазурка**. «Пассажиры деловой авиации тоже выиграют от этих нововведений, теперь у них будет более

широкий выбор, так как иностранные авиакомпании, которые не выполняли перелеты внутри РФ, теперь смогут стать полноценными игроками на этом рынке. Плюс станут возможны демо-полеты производителей и продавцов бизнес-джетов. Однако не думаю, что стоит ждать какого-то бурного роста перелетов на джетах внутри России, скорее, просто мы увидим новые суда на давно знакомых маршрутах».

Президент ГК «АВКОМ» **Евгений Бахтин** считает, что пока трудно комментировать документы, которые «не видел своими глазами», однако согласен с мнением профессиональных авиационных юристов, что подобные правительственные разрешения на коммерческие полеты иностранных операторов между пунктами России (каботаж) вряд ли соответствуют российскому законодательству независимо от того, идет ли речь о чартерах авиакомпаний или коммерческих полетах иностранных воздушных судов деловой авиации. Вместе с тем, совершенно очевидна назревшая необходимость упрощения получения разрешений или перехода к уведомительной системе для выполнения частных некоммерческих полетов иностранных воздушных судов деловой авиации и АОН, выполняемых в интересах их владельцев.

«Собственно говоря, основа гражданской авиации – Чикагская конвенция и не относит к «каботажу» выполнение частных полетов в интересах владельцев воздушных судов в воздушном пространстве и между пунктами страны иной, чем регистрация воздушного судна, предусматривая отсутствие ограничений для выполнения частных (некоммерческих) полетов в странах-участниках Чикагской конвенции. Поэтому, как и в большинстве цивилизованных стран, следует всего лишь установить жесткий полевой (аэропортовый) контроль за соответствием характера выполнения полета заявленным целям или выданным

разрешениям с применением штрафных санкций к нарушителям», - поделился своим мнением с BizavNews г-н Бахтин.

Как отмечает эксперт, неограниченный и беспрепятственный допуск иностранных операторов к выполнению коммерческих полетов деловой авиации между пунктами РФ поставит и без того многочисленных российских бизнес-операторов за грань выживания, поскольку, испытывая дефицит заемных средств, налоговое давление (транспортный и имущественный налоги) и необходимость уплаты импортного НДС, отечественные операторы окажутся в дискриминационно неравном конкурентном положении по отношению к иностранным компаниям, избавленным от таких расходов. «А о проектах российского авиапрома в части создания отечественных самолетов бизнес-авиации, включая бизнес-версию SSJ-100, в этих условиях можно сразу забыть из-за создания указанных неконкурентных условий», - резюмирует глава ГК «АВКОМ».

С ним отчасти согласен **Дерек Блум** из Marks & Sokolov, который считает, что для начала хотелось бы ознакомиться с полным текстом документа, который в настоящее время не доступен широкой публике. «Мы только что представляли интересы одного иностранного оператора по делу об аресте и наложению штрафов иностранного самолета российской таможенной службой, производящего внутренний рейс, несмотря на имеющееся разрешение Росавиации. Необходимо проделать некоторую работу в дальнейшем, чтобы заполучить реальный проект, который, как сообщается, существует, и проанализировать его происхождение, а также его влияние

продолжение 

на применяемые правила и регулирующие органы. Существует возможность и нереализованная потребность в самолете, который может совершать рейсы внутри страны на законных основаниях. Таким образом, я ожидаю, что произойдет некоторый прогресс. Но требование о таможенном оформлении для самолетов по-прежнему существует, и что это первоочередное препятствие, нежели вопрос о начислении НДС для чартерного рейса. Хотя, даже для этого, потребуется много планирования, чтобы компенсировать НДС, полученные с чартеров против оплаченных НДС на импорт. Указанные положения проекта, если он действительно существует, кажутся, на первый взгляд, незаконченными», - отмечает г-н Блум.



Фото: Дмитрий Петроченко

Среди зарубежных бизнес-операторов мы увидели ожидаемое оживление. Российский рынок по-прежнему перспективен и с большим «запасом прочности», что на фоне нестабильной Европы становится своего рода палочкой-выручалочкой, рассказывает **Ульрих Шаберт** из IJM. «Основной принцип нашей компании – тотальная прозрачность, как в ценообразовании, так и в юридических аспектах при выполнении любого рейса. Даже если мы и имеем возможность летать, как говорят у вас «по-серому», компания предпочитает игнорировать такого рода предложения, передавая их нашим партнерам, как из числа российских операторов, так и перевозчикам, имеющим такую возможность. И поэтому инициативы российских регуляторов нашей командой только приветствуются. За последние несколько лет мы создали весьма внушительный пул российских заказчиков, которые теперь будут иметь возможность перелетов внутри вашей страны на наших бизнес-джетах. Осталось дело за малым – дождаться окончательного решения и начать работать на российском рынке с еще большей отдачей».

Оптимистично настроен и Президент AS Panaviatic **Алексей Кулаковский**. «Начинание неплохое! «Легализация каботаж» – это шаг на встречу к более прозрачному ведению расчетов с наземными службами аэропортов и агентами. Так же это упростит получение подтверждений на наземное обслуживание, что в свою очередь ускорит получение разрешений на влет/вылет в РФ. И нам, как иностранной компании, ориентированной на российский рынок – это важно! Практика получения разрешений на основе отказа от выполнения конкретного перелета местными авиакомпаниями, уже давно существует в Европе, в частности в Германии. Просто необходимо, чтобы срок согласования был минимальный, поскольку в бизнес-авиации счет идет на часы».

**Игорь Алексин**, соучредитель онлайн системы бронирования Charterscanner, уверен, что спрос на услуги коммерческих перевозок на частных воздушных судах неуклонно растет, и мы наблюдаем, как рынок стремится к глобализации. Пассажиры все более нуждаются в широком выборе бортов и уже не ограничиваются двумя-тремя региональными операторами для запроса на перелет. «Надо также понимать, что нередко рейсы выполняются «по готовности», в ограниченный промежуток времени происходит организация перелета, и процесс согласования коммерческой перевозки в данной ситуации может стать угрозой оперативного выполнения перевозчиком своих обязательств. Трудности регистрации воздушных судов на территории РФ и энергозатратный процесс получения разрешений, которые привели к возникновению серого каботаж, наконец, могут остаться позади. Я убежден, что более лояльная позиция авиационных властей к коммерческим рейсам на территории России «раскроет» рынок бизнес-авиации, сделает регионы более доступными и будет выгодно для всех сторон. Введение данного закона – давно назревший шаг по регулированию отрасли, необходимый для дальнейшего развития рынка бизнес-авиации в цивилизованном русле, - отметил г-н Алексин.

В любом случае, порция позитива, которую получил рынок, как никогда необходима в настоящее время. Жаль, что сейчас нет более подробной информации о сроках «принятия решения», да и сам документ был бы любопытен общественности. Будем надеяться, что появившаяся информация все же соответствует действительности, и вскоре мы сможем стать свидетелями довольно значимых перемен на рынке отечественной деловой авиации.