



Минувшие семь дней выдались достаточно скудными на новости. Наиболее интересной, но не самой приятной, стала статистика первого месяца работы бизнес-авиации в Европе. «Разочаровывающее начало 2016 года прерывает тенденцию восстановления, наметившуюся в четвертом квартале прошлого года», - говорит управляющий директор консалтинговой компании WingX Ричард Кое. «Несомненно, спад спроса связан с резким ухудшением общей экономической ситуации. В целом, мы должны надеяться, что за плохим началом года последует всплеск, как это было в первых двух месяцах 2015 года»

В начале недели BBA Aviation Plc (BBA), один из крупнейших в мире провайдеров ТОиР и обслуживания бизнес-джетов, закрыл сделку по приобретению 100% активов Landmark Aviation. Landmark Aviation оценена в \$2,065 млрд. В начале февраля акционеры BBA Aviation официально одобрили достигнутые договоренности и подписали все необходимые документы. После этого BBA Aviation Plc., безусловно, становится самым крупным игроком на рынке деловой авиации.

И по-прежнему мы готовим материалы по итогам ушедшего года. Нам очень приятно, что диалоги с представителями компаний становятся все более открытыми. Наши респонденты не только охотно делятся своими новостями, но и рассуждают на темы перспектив развития сегмента. Именно диалог позволяет нарисовать более точную картинку происходящего на рынке и, возможно, найти решения. Мы очень надеемся, что эта практика сохранится и в будущем.



## Поставки в 2015 году снизились на 4,6%

Ассоциация производителей авиации общего назначения опубликовала предварительные результаты работы отрасли за двенадцать месяцев 2015 года. Bombardier и Finmeccanica Helicopters пока не отчитались **стр. 21**



## Разочаровывающее начало

В первом месяце 2016 года в Европе в общей сложности было выполнено 47628 рейсов бизнес-авиации, что на 4,5% или на 2220 рейсов меньше, чем годом ранее **стр. 22**



## Окрыленные бюджетом

Политиков Европы и США критикуют за частые авиаперелеты: слишком уж много казенных средств тратят они на пользование личным самолетом **стр. 23**



## «Страха» не было

Сегодня у нас в гостях Александр Евдокимов, генеральный директор «Jet Transfer», который любезно согласился ответить на ряд вопросов относительно ситуации на рынке и перспективах на 2016 год **стр. 24**

# Gulfstream G650



## В январе «Пулково-3» увеличил трафик на 8%

Санкт-петербургский Центр Бизнес Авиации «Пулково-3» (управляется компанией «ДжетПорт СПб») по итогам января 2016 года смог увеличить трафик на 8%, а количество обслуженных пассажиров по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросло на 10%. Таким образом, «Пулково-3» вышло на показатели 2014 года, сообщили BizavNews в компании.

Также в компании отметили, что закончен третий этап строительства «Пулково-3» с вводом в эксплуатацию современного теплового узла. Теперь комплекс стал полностью автономным и в настоящее время самостоятельно обеспечивает себя теплом и не зависит от сторонних источников.

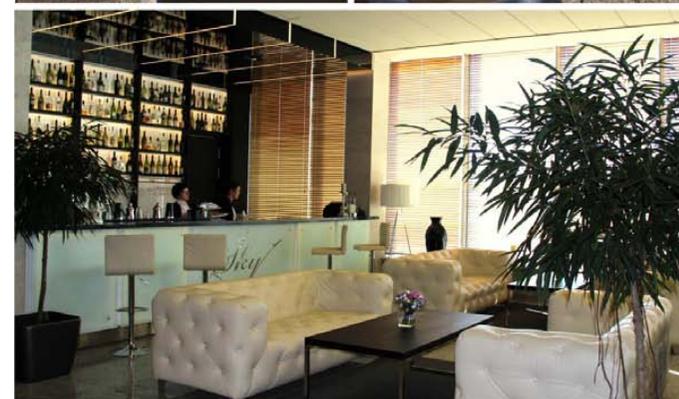
В настоящее время общая площадь территории Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» составляет 10000 кв.м., на которой расположены перрон № 6

с более чем 30 местами стоянок, здание пассажирского терминала и прочие объекты инфраструктуры. При этом три так называемых «парадных» стоянки позволяют расположиться самолетам (например, Boeing Business Jet или Bombardier Global 6000) в нескольких метрах от входа в терминал.

Пассажирский терминал Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» оснащен всем необходимым и позволяет максимально удовлетворить потребности клиентов, предоставляя услуги на высочайшем уровне. Общая площадь терминала составляет 4000 кв. м., а пропускная способность до 1500 пассажиров в сутки. На протяжении всего года Центр Бизнес Авиации «Пулково-3» не покидал ТОП10 Avinode самых востребованных аэропортов в Европе для бизнес-перелетов. Так, в прошлом году ЦБА «Пулково-3» «обогнал» лондонские Фарнборо и Биггин Хилл, а также аэропорты Вены, Мюнхена и Барселоны.



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

## ВАСА в цифрах

Балтийская авиационная чартерная ассоциация (Baltic Air Charter Association – ВАСА) выпустила итоги **исследования** о деятельности своих членов в 2015 году. Исследование проводила немецкая консалтинговая компания WINGX Advance и результаты действительно впечатляют.

Из 220 членов ассоциации 67% являются либо чартерными брокерами или операторами. В общей сложности члены ВАСА эксплуатируют 719 самолетов, и лишь 34% приходится на долю грузовых авиоперевозчиков и пассажирских авиакомпаний. Суммарный оборот в 2015 году составил €4,2 млрд. Всего члены ВАСА в прошлом году выполнили 147000 рейсов в 146 стран (1259 аэропортов). Самым «часто летающим» джетом в среднем классе стал Cessna Citation XLS, а в верхнем диапазоне – Bombardier Global 5000/6000.

За прошлый год члены ассоциации «оставили» в аэропортах в качестве сборов €7 млн. Количество персонала всех членов ассоциации выросло до 6751 человека.

Председатель ВАСА Тони Коу комментируя итоги исследования, отметил, что приятно видеть такие прекрасные результаты. «Совет ВАСА упорно трудился над разработкой и внедрением политики, актуальной для наших членов. За последний год мы также проводили лоббирование по ряду ключевых вопросов, таких как APD и TOMS, а также одобрили новую программу ARGUS по сертификации чартерных брокеров. При многих положительных индикаторах на 2016 год, я могу заверить настоящих и потенциальных членов ассоциации, что ВАСА будет неустанно работать, чтобы гарантировать представление интересов отрасли организацией в любом случае», заключил он.



Фото: Дмитрий Петроченко



FBO SHEREMETYEVO  
FBO PULKOVO



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ  
**ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ**  
+7 (495) 981 38 26

### Шереметьево & Пулково

- Терминалы бизнес-авиации
- Обеспечение полетов
- Хранение воздушных судов
- Вертолетный трансфер в аэропорт
- Наземное обслуживание

a-group.aero

## “Зеленые” стандарты изменяют бизнес-джеты

Новые стандарты экологической безопасности, которые разработала Международная организация гражданской авиации (ИКАО), могут потребовать от операторов обновления парка воздушных судов. Эксперты ИКАО из 170 стран предлагают сократить выбросы двуоксида углерода (CO<sub>2</sub>), для чего с производства будут сняты многие выпускаемые сегодня самолеты. О поддержке новых правил сейчас заявили 23 государства.

Как рекомендуют эксперты ИКАО, стандарты выбросов CO<sub>2</sub> воздушными судами могут вступить в силу в 2020 году для новых типов самолетов, а с 2028 года должно быть прекращено производство моделей, которые не удовлетворяют новым стандартам.

Сообщество деловой авиации в лице GAMA приветствовало новые экологические правила ИКАО.

Стандарт будет охватывать все новые типы бизнес-джетов, находящиеся в производстве, с максимальной взлетной массой более 5,7 тонн/12,566 фунтов, и большинство новых больших турбовинтовых самолетов взлетной массой более 8,6 тонн/18,959 фунтов.

По рекомендации САЕР (Комитет ИКАО по защите экологии), новый стандарт выбросов CO<sub>2</sub> будет не только применен к новым типам конструкций самолетов после 2020, но и к поставкам новых воздушных судов, находящихся в производстве с 2023 года. Также было рекомендовано к 2028 году прекратить производство самолетов, которые не соответствуют стандарту. В своем нынешнем виде стандарт признает, что сокращение выбросов CO<sub>2</sub> должно достигаться за счет целого ряда технологических инноваций, в том числе за счет конструкции двигателей, конструкционных и аэродинамических решений.



### УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН  
ОБЪЕДИНЕННОЙ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ  
АССОЦИАЦИИ  
ДЕЛОВОЙ  
АВИАЦИИ



МОСКВА. АЭРОПОРТ “ШЕРЕМЕТЬЕВО”

## Сухой предложил SSJ-100 для ЧМ-2018

Компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) планирует подготовить специальные самолеты для перевозки команд-участниц чемпионата мира по футболу 2018 года, сообщил агентству «Р-Спорт» источник, знакомый с ходом переговоров.

Чемпионат мира по футболу 2018 года пройдет с 14 июня по 15 июля на 12 стадионах в 11 городах России: Москве, Калининграде, Санкт-Петербурге, Волгограде, Казани, Нижнем Новгороде, Самаре, Саранске, Ростове-на-Дону, Сочи и Екатеринбурге. Ранее министр спорта РФ и глава оргкомитета «Россия-2018» Виталий Мутко заявил агентству «Р-Спорт», что оргкомитет рассматривает предложение «Сухого» по перевозке команд во время мундиала-2018.

«Гражданские самолеты Сухого» разрабатывают концепцию специальной компоновки самолета для перевозки спортивных команд», - рассказал собеседник агентства «Р-Спорт». «В нем будут определен-

ные возможности для восстановления футболистов после матчей, а также другие специфические вещи, ориентированные на спортсменов. Компания хочет предложить ФИФА рассмотреть данную концепцию и использовать их самолеты во время чемпионата мира по футболу в России».

«В компании считают перспективным сотрудничество с различными спортивными федерациями и лигами как российскими, так и международными», - добавил собеседник агентства.

«Есть спортсмены, для них мы должны предоставить все транспортные возможности: самолет, автобус - все это должно быть на высочайшем уровне, в том числе и требования безопасности», - сказал Мутко. «Конечно, мы рассматриваем ряд предложений, в том числе и Sukhoi Superjet. Кто-то все равно должен будет оперировать этим, это может быть и «Аэрофлот», такая работа идет сейчас. Нам нужно будет эту клиентскую группу обеспечивать».



Фото: Дмитрий Петроченко

# IMPOSSIBLE IS JUST A DARE.

Rethink Convention.

 **EMBRAER**

*Executive Jets*



EmbraerExecutiveJets.com

## Sky Valet пришел в Малагу

Компания Sky Valet (принадлежит Aéroports de la Cote d'Azur) продолжает усиливать свое присутствие в Испании. В феврале текущего года французская компания начинает оказывать услуги по обслуживанию рейсов деловой авиации в Малаге. Столь стремительная экспансия на испанский рынок стала возможной после того, как местная Gestair сообщила о продаже своей сети FBO Sky Valet. Новому владельцу достались комплексы в Мадриде, Барселоне, Пальма-де-Майорке, Ибице, Жироне, Валенсии, Ла-Корунья и Сантьяго-де-Компостела. Известно, что речь идет о 100% приобретении, сумма сделки не комментируется. Все комплексы, принадлежащие Gestair, теперь работают на рынке под брендом Sky Valet.

Проект Sky Valet был анонсирован на позапрошлой

выставке EBACE в Женеве. Aéroports de la Cote d'Azur презентовал единого хендлингового оператора в своих «родных» аэропортах: Ниццы, Сан-Тропе и Канн с прицелом на экспансию, включая за пределами Франции.

В свою очередь представители группы Gestair заявили, что смогут сфокусироваться на основных сегментах своего бизнеса, а именно управлении воздушными судами и чартерных рейсах, которые в последнее время приносили компании основные доходы. «Освободившись от менее ликвидных активов, мы сможем сконцентрироваться на обновлении воздушного парка и введении новых программ для наших клиентов. Мы очень надеемся, что взаимоотношения с нашими партнерами из Sky Valet останутся долгосрочными и взаимовыгодными», - комментируют в Gestair.





**НОВЫЙ ЦЕНТР  
БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ**

ОТАПЛИВАЕМЫЙ АНГАР  
ВМЕЩАЕТ ДО 5 ВВJ's



БУТИК-ТЕРМИНАЛ



**ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ!**

[www.riga.aero](http://www.riga.aero)

## NAS и ExecuJet открыли «королевское» FBO

Компании ExecuJet Middle East и National Air Services (NAS Holding) 10 февраля открыли новый FBO в King Khalid International Airport (Эр-Рияд). Новый комплекс расположен в непосредственной близости от Royal Terminal, который обслуживает первых лиц страны и официальные делегации.

Комментируя новый совместный проект, партнеры особо отметили рост деловой активности в Королевстве и увеличение спроса на VVIP услуги. Параллельно работам по строительству пассажирского терминала, партнеры приобрели полный комплект современной техники для обслуживания самолетов на \$600 тысяч и увеличили персонал до 34 сотрудников.

Администрация аэропорта King Khalid International готова отдать часть VIP трафика NAS-ExecuJet, и в

настоящее время готовится проект концессионного соглашения. Уже в текущем году партнеры планируют обслужить порядка 4000 рейсов.

По словам президента компании National Air Services Сулеймана аль Хамдана, компания входит в топ-20 компаний по воздушному флоту, находящемуся как в собственности, так и в управлении. «Клиенты охотно передают свои воздушные суда под управление нашей компании. И вдвойне приятно, что в последнее время прослеживается устойчивая тенденция роста клиентов вне зоны Персидского залива. Также мы очень внимательно относимся и к собственному флоту. Развитие чартерных перевозок и долевого владения – одна из основных задач нашего развития», – комментирует г-н Хамдан. Новый FBO в King Khalid International безусловно станет козырем для увеличения пула клиентов.



# Gulfstream

## SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый

# G650

## В марте состоится общее собрание ОНАДА

11 марта 2016 года состоится очередное Общее собрание Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации. Место проведения собрания – отель «Националь» (Москва, ул. Моховая, д. 15/1), зал «Псков».

Повестка дня Общего собрания 11 марта 2016 года включает в себя следующие вопросы:

- прием новых членов и исключение членов, не выполнивших уставные требования;
- отчет Правления ОНАДА о работе за 2015 год;
- отчет Ревизионной комиссии ОНАДА;
- выборы руководящих и исполнительного органа

ОНАДА: Президента ОНАДА, вице-президентов ОНАДА, членов Правления, Ревизионной комиссии, Исполнительного директора;

- утверждение плана мероприятий ОНАДА на 2016 год;
- утверждение «Положения о членских взносах ОНАДА на 2016 год»;
- утверждение бюджета и сметы расходов ОНАДА на 2016 год;
- разное.

К участию приглашаются все члены Ассоциации.



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

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX  
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ  
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XT1 // \$5.5M

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



## Сто дней до HeliRussia 2016

Менее чем через сто дней - 19 мая 2016 года - состоится открытие IX Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2016. Это традиционное ежегодное мероприятие, являющееся одним из основополагающих публичных событий в российской вертолетной индустрии. Выставка проходит в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 19 июня 2015 года № 1140-р, организатором мероприятия выступает Министерство промышленности и торговли РФ. HeliRussia демонстрирует продукцию как гражданского, так и военного назначения.

Выставка HeliRussia проводится с 2008 года и собирает все предприятия российской вертолетостроительной отрасли, ведущие международные компании-производители вертолетной техники, а также представителей российских транспортных, авиационных властей и государственных регуляторов в авиации. Международную выставку посещают компании-операторы вертолетной техники, сервисные центры, частные владельцы и многие предприятия, чья работа связана с аэрокосмической промышленностью.

HeliRussia становится площадкой для ярких премьер и показа новинок вертолетостроительной отрасли, местом для встреч и переговоров, а в рамках насыщенной деловой программы выставки представители индустрии и чиновники обсуждают насущные вопросы, что самым позитивным образом отражается на развитии вертолетной авиации в России.

Ожидания от выставки HeliRussia 2016 высоки. Выставка значительно расширяет свою программу за счет большей интеграции в программу беспилотных авиационных систем (БАС). Среди новинок будут

демонстрироваться беспилотные летающие аппараты вертолетного и прочих типов, а в рамках деловой программы выставки состоится специализированная конференция по БАС. Важность и актуальность многих предлагаемых к обсуждению на ней тем была отмечена на VIII Вертолетном форуме в ноябре 2015 года.

Выставку HeliRussia ежегодно посещает более 11.000 человек. В 2015 году на выставке было представлено 219 российских и зарубежных компаний, в рамках деловой программы состоялось 46 мероприятий, на выставку было аккредитовано более 450 журналистов со всего мира. С 2008 по 2015 год результатом работы выставки стало большое количество заключенных договоров и налаженные деловые связи. Выставка укрепляет кооперацию между российскими и зарубежными участниками индустрии, чьи положительные отзывы позволяют прогнозировать рост деловой активности на выставке в этом году.

Интерес международных компаний вертолетной индустрии к выставке HeliRussia 2016 сохраняется на традиционно-высоком уровне. Так, на HeliRussia 2016 запланированы экспозиции ведущих зарубежных производителей вертолетной техники - Airbus Helicopters, Finmeccanica Helicopters (ранее - AgustaWestland) и Bell Helicopter. Французская ассоциация авиационно-космической промышленности (GIFAS) организует объединенный стенд предприятий, занимающихся разработкой, производством и техническим обслуживанием аэрокосмических систем и оборудования.

HeliRussia 2016 будет проходить с 19 по 21 мая в залах №3 и №4 павильона №1 МВЦ «Крокус Экспо».

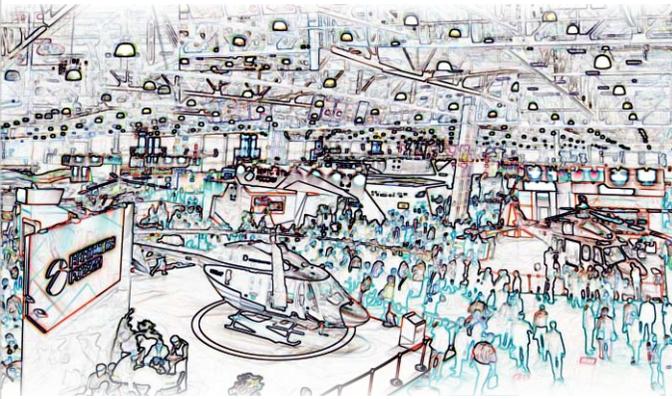
**19 – 21 мая**  
КРОКУС ЭКСПО



# HELIRUSSIA

**9-я Международная выставка  
вертолетной индустрии**

# 2016



*Организатор:*



**МИНПРОМТОРГ  
РОССИИ**

*При поддержке:*



**АВИ**  
АССОЦИАЦИЯ  
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ  
ВЕРТОЛЕТОВ

*Устроитель:*



**РВС**  
Русские  
выставочные  
системы

## Интерьер от Месаег сертифицирован в России

Интерьеры для вертолета Bell 429 производства Месаег Aviation Group (MAG) получили одобрение от российских авиационных властей. Премьера VVIP салона «MAGnificent» для Bell 429 в России состоялась в мае 2015 года на выставке HeliRussia и вызвала огромный интерес.

Интерьер «MAGnificent» превосходит ожидания даже самых искушенных. Он может быть выполнен как для четырехместного, так и для пяти/шестиместного салона Bell 429 максимально с двумя консолями. Салон оборудован системой развлечений IFEEL с сенсорным управлением, установлены электрохромные окна. Система подавления шума SILENS свела шумы к минимуму и сделала возможным вести непринужденную беседу в салоне без использования гарнитуры. Система развлечений IFEEL оснащена интерактивными картами, разнообразным аудио и видео контентом, а также WI-FI для внешних устройств.

Александр Евдокимов, генеральный директор компании Jet Transfer, официального представителя Bell Helicopter в России, сообщает: «Спрос на VVIP интерьеры Bell 429 продолжает расти, и мы рады возможности предлагать нашим клиентам лучшее из лучшего – интерьеры от Месаег Aviation Group, теперь с сертификатом AP МАК».

Компания Месаег Aviation Group располагает производственными линиями, находящимися в Италии, Канаде, США. Установка интерьера возможна на месте сборки компании Bell Helicopter или в любом другом по желанию клиента. Компания MAG разрабатывает уникальные технологии для сокращения шума и вибраций, предлагает интегрированные системы контроля полета, создает усовершенствованные модификации для наибольшего комфорта, а также предоставляет услуги по обслуживанию и ремонту производимой продукции.



НИКА  
РОССИЯ



*Производство ювелирных часов по индивидуальным заказам*  
+7 495 988 73 33 доб. 1295

## Gulfstream расширяет поддержку

Gulfstream Aerospace объявила о том, что несколько ее сервисных центров недавно расширили ассортимент услуг по техническому обслуживанию и ремонту для своих заказчиков, получив статус одобренной организации по техническому обслуживанию (Approved Maintenance Organization – AMO) от управлений гражданской авиации ряда стран.

В число стран, выдавших разрешения, входит Катар, который предоставил статус AMO сервисным центрам Gulfstream в Саванне и в Лутоне (Великобритания). Любой самолет Gulfstream, зарегистрированный Управлением гражданской авиации Катара, может пройти техническое обслуживание, ремонт, переоборудование и проверку в этих двух сервисных центрах.

Выдача разрешения совпала с недавней передачей компании Qatar Executive, подразделению биз-

нес-джетов Qatar Airways, первого из 30 самолетов G650ER.

«Компания Qatar Executive продемонстрировала твердую уверенность в наших самолетах и наших возможностях в сфере технического обслуживания, - сказал президент потехнической поддержке продукции Gulfstream Дерек Циммерман (Derek Zimmerman). «Мы стремимся предоставлять лучшие в отрасли услуги сервиса и технической поддержки, и новые разрешения AMO помогут нам в этом». Недавно Gulfstream были предоставлены также следующие разрешения.

Министерство гражданской авиации Гонконга (Hong Kong Civil Aviation Department – HKCAD) выдало сервисному центру в Саванне разрешение на техническое обслуживание зарегистрированных HKCAD самолетов G650ER и G650, а Управление гражданской авиации Бразилии (Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC) — на техническое обслуживание зарегистрированных ANAC самолетов G650ER, G650, G280 и G150.

Управление гражданской авиации Каймановых островов (Cayman Islands' Civil Aviation Authority – CAACI) выдало сервисному предприятию Gulfstream в Тетерборо, штат Нью-Джерси, и сервисному центру в Лас-Вегасе разрешение на техническое обслуживание всех зарегистрированных CAACI самолетов Gulfstream.

Главное управление гражданской авиации Индии (Directorate General of Civil Aviation – DGCA) выдало сервисному центру Gulfstream в Далласе разрешение на техническое обслуживание всех зарегистрированных DGCA самолетов Gulfstream.



С заботой  
о вас  
в небе  
и на  
земле

Бизнес авиация  
из самого сердца  
Европы



UPPER TWO

*Avia / Travel concierge*



Elit | Avia

+7 495 201-37-55  
charter@uppertwo.com  
concierge@uppertwo.com  
elitavia.com

## ExecuJet расширяет бизнес в Индии

ExecuJet Aviation Group выиграла тендер на строительство нового FBO в Международном аэропорту Индиры Ганди (Дели), который будет включать центр ТОиР. Партнером проекта названа индийская Bird Group, которая уже имеет ряд лицензий на ведение строительства в столичном аэропорту.

По словам Майка Берри, вице-президента ближневосточного «филиала» ExecuJet, новый комплекс позволит компании существенно расширить присутствие в стране и привлечет дополнительный пул клиентов из региона. Партнеры планируют разработать техническую документацию в течение трех месяцев, а строительство планируется завершить через полтора года.

ExecuJet Middle East работает на индийском рынке уже более 40 лет. Основные клиенты на услуги – частые владельцы воздушных судов, заключившие контракты на управление самолетами. Известно, что авиационные регуляторы Индии существенно ограничивают полеты деловой авиации в стране. Однако, по заверению партнеров, в настоящее время идет активная программа лоббирования, и к моменту сдачи комплекса в эксплуатацию ситуация может в корне измениться, от увеличения слотов на полеты, до существенного увеличения времени паркинга.

ExecuJet Middle East (подразделение ExecuJet Aviation Group) базируется в дубайском аэропорту Аль-Мактум. В скором времени компания ExecuJet

Middle East намерена пройти аттестацию Европейского агентства по авиационной безопасности EASA, что позволит ей обслуживать самолеты стран Евросоюза. Кроме того, руководство ExecuJet рассматривает возможность налаживания сотрудничества и с Пакистаном.

Напомним, что в мае прошлого года Luxaviation Group объявила о своей самой крупной сделке – по приобретению ExecuJet Aviation Group. Как и в случае с другими покупками люксембургской компании, ExecuJet продолжает работать под собственным именем и с прежней управленческой командой. Приобретение швейцарской компании делает Luxaviation вторым оператором в мире, после NetJets.



## Ethiopian Airlines потянулась в деловую авиацию

Национальный перевозчик Эфиопии Ethiopian Airlines планирует в ближайшем времени официально обнародовать план по выходу на рынок бизнес-перевозок. «Дочка» под рабочим названием ET Executive начнет свою работу приблизительно через восемь месяцев.

Впрочем, в компании еще не определились с типом воздушных судов, комментируя лишь, что это будут бизнес-джеты пассажироместимостью от 10 до 20 человек, приобретенные на вторичном рынке. Также не понятно будет ли это «чистый» бизнес-оператор или же Ethiopian Airlines планирует работу ET Executive в качестве регулярного оператора для полетов премиум пассажиров в отдаленные части континента (такое мнение высказывают источники в компании).

Ethiopian Airlines – государственная авиакомпания Эфиопии, осуществляющая пассажирские и грузовые перевозки более чем в 50 городов мира. Штаб-квартира находится в Аддис-Абебе. Порт приписки – Международный аэропорт Боле в Аддис-Абебе. Основана 30 декабря 1945 года. Парк перевозчика состоит из 76 самолетов, преимущественно производства Boeing: Boeing 737-700, Boeing 737-800, Boeing 757-200, Boeing 767-300ER, Boeing 777-200LR, Boeing 787-8 и Bombardier Dash 8 Q400.

В состав национального перевозчика входят несколько подразделений: Ethiopian Domestic и Regional Airline; Ethiopian International Passenger Airline; Ethiopian Cargo; Ethiopian MRO; Ethiopian Aviation Academy; Ethiopian In-flight Catering Services и Ethiopian Ground Service.



**PILATUS**

**PILATUS PC-12**  
ПО ОСОБОЙ ЦЕНЕ

**NESTEROV AVIATION**

Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12

sales@nesterovia.com    www.nesterovia.aero

## Сборы в «Лондон Сити» вырастут

Американский владелец выставил London City Airport на продажу в августе прошлого года, и на данный момент на его покупку есть уже как минимум три претендента. Сумма сделки составляет 2 миллиарда фунтов стерлингов, и авиакомпания, в частности British Airways, не без оснований опасается, что новый владелец постарается как можно быстрее вернуть вложения, перенеся финансовую нагрузку на обслуживающиеся в порту авиакомпании. Этот сценарий особенно болезненно ударит по крупнейшему национальному перевозчику, так как на рейсы British Airways приходится 40% пассажирооборота в London City.

Глава авиаконцерна IAG (в него входит British Airways) Вилли Уолш в интервью The Financial Times пояснил, что продажная цена в 2 миллиарда фунтов стерлингов, по состоянию на 2014-й год, в 44 раза превышает доходы аэропорта London City до выплаты налогов, сборов и амортизационных отчислений: «Если американские владельцы преуспеют в продаже аэропорта за назначенную цену, мы не видим иного пути для будущего нового хозяина хаба отбить инвестиции и получить минимальную прибыль, кроме как резко поднять портовые сборы. Мы не останемся на обслуживании в London City, если сборы увеличатся, поскольку наша маржа в этом аэропорту слишком мала для роста тарифов».

Напомним, что в конце ноября 2015 года руководство аэропорта обратилось в правительство с просьбой рассмотреть и утвердить Программу развития City Airport Development Programme, предполагающую физическое расширение аэропорта и увеличение штата сотрудников. Увеличение площади аэропорта планируется провести за счет присоединения части Королевского дока King George V Dock, а площадка для самолетов будет построена над водой.

## BBA Aviation закрыла сделку по приобретению Landmark Aviation

BBA Aviation Plc (BBA), один из крупнейших в мире провайдеров ТОиР и обслуживания бизнес-джетов, закрыл сделку по приобретению 100% активов Landmark Aviation. Компания оценена в \$2,065 млрд. В начале февраля акционеры BBA Aviation официально одобрили достигнутые договоренности и подписали все необходимые документы.

После этого BBA Aviation Plc. становится самым крупным игроком на рынке деловой авиации. Ранее, BBA уже приобрел главного конкурента Landmark Aviation – Signature Flight Support.

От Landmark Aviation новым владельцам достанутся 68 собственных FBO (плюс 133 комплекса, доставшихся от Signature Flight Support) и около ста действу-

ющих контрактов на управление воздушными судами. Услуги по ТОиР, которые раньше предоставлял Landmark Aviation, будут доступны через TECHNICAir и CSE Citation Centre – бренды, ранее принадлежавшие Signature Flight Support. Благодаря новому приобретению, BBA также впервые в своей истории станет оператором. По предварительной информации большую часть контрактов на управление удалось сохранить.

Не секрет, что в последнее время Landmark Aviation испытывал серьезные финансовые трудности и покупка его активов крупной британской группой – единственный выход из сложной ситуации. А BBA Aviation получил еще один козырь в гонке за доминирование на североамериканском рынке деловой авиации.



## Challenger 650 покажут в Сингапуре

Bombardier впервые в рамках авиасалона Singapore Airshow 2016 представит клиентам из Юго-Восточной Азии свой новый бизнес-джет Challenger 650. Шоу стартует 16 февраля в Changi Exhibition Center. Также на статической площадке будет представлен Global 6000. Как отмечают представители канадского производителя, Сингапур является ключевым стратегическим пунктом для Bombardier, а Singapore Airshow 2016 оптимальной площадкой для презентации новой модели.

Напомним, что Bombardier закончил модернизацию популярного семейства Challenger двумя обновленными версиями популярных джетов – Challenger 350, который пришел на смену Challenger 300, и Challenger 650, который сменил Challenger 605.

Основное отличие нового Challenger 650 от предыдущей модели Challenger 605 «кроется» в пассажирском салоне. Как и в случае с Challenger 350, партнером в разработке нового салона выступил NetJets. Развлекательная система получила 24 дюймовый монитор в переборке в качестве стандартного оборудования, а также систему воспроизведения контента высокой четкости. Bombardier также установил в салоне новые, более широкие кресла с полноразмерными подголовниками. Камбуз обновился на 70%, и его оборудование может обслужить одновременно до 12 пассажиров.

Challenger 650 получил новую авионику, обновленный салон и более мощные двигатели. Самолет получил авионику Rockwell Collins Pro Line 21. Новый джет также получил более мощные двигатели GE Aviation CF34-3B, имеющие взлетную тягу 9220 фунтов (4200 кг), что на 5% больше по сравнению с базовой версией. Это позволяет самолету увеличить полезную нагрузку при взлете с коротких ВПП.

## TAG Aviation добавляет в чартерный парк второй G200

TAG Aviation S.A добавляет в свой чартерный парк второй девятиместный Gulfstream G200. Самолет с бортовым номером HB-IUV будет базироваться в Женеве, а для выполнения полетов согласование с владельцем не требуется.

«Мы продолжаем оптимизировать свой чартерный парк исходя из нынешних экономических реалий. Отлично понимая, что доля трансатлантических перелетов существенно скорректировалась, тогда как объем внутри европейских рейсов остается стабильным, мы будем предлагать оптимальные решения нашим клиентам. G200 обладает весьма хорошими летно-техническими характеристиками, позволяющими «покрывать» всю Европу и выполнять бес-

посадочные рейсы на Ближний Восток. Еще один бесспорный козырь самолета – привлекательное ценообразование», - комментирует Эндрю Ходжсон, директор по чартерным рейсам европейского подразделения TAG Aviation.

В аэропорту Женевы TAG Aviation эксплуатирует крупнейший FBO в Европе (помимо Фарнборо, Мадрида и Сиона). Здесь же базируются около десяти бизнес-джетов оператора, включая Falcon 7X, Gulfstream G550/450, Bombardier Global 5000 и Falcon 900EX. Компания выполняет чартерные рейсы и управляет воздушными судами частных владельцев. Кроме этого, TAG Aviation крупнейший провайдер услуг ТОиР.



## Новые H225 поставят до конца года

Компания Airbus Helicopters планирует передать заказчику модернизированный вертолет H225 из семейства Super Puma до конца текущего года. Ранее известный как EC225, H225 это тяжелый двухдвигательный вертолет взлетной массой 11 тонн. Модернизированный H225 отличается увеличенной до 11,15 тонн (24,581 фунтов) взлетной массой, что позволяет разместить дополнительный топливный бак и увеличить продолжительность и радиус действия вертолета.

Кроме того, модернизированный H225 оснащается новой системой Rig'N Fly, которая взаимодействует с автопилотом и GPS-навигатором и другими бортовыми системами вертолета, помогая вертолету заходить на посадку на морские нефтяные платформы. Компания Airbus Helicopters объявила о получении сертификата EASA на систему Rig'N Fly 4 февраля.

Тем не менее, вопреки озвученным ранее планам, Airbus Helicopters не планирует оснащать H225 улучшенным двигателем Turbomeca Makila 2B взамен используемого Makila 2A1. Это связано с падением спроса на вертолеты для офшорных работ – в прошлом году компания Airbus Helicopters получила всего два заказа на H225, в связи с чем проведение работ по интеграции нового двигателя стало нецелесообразным. Отказ от использования в H225 модернизированного двигателя Makila 2B означает прекращение всех работ по этому двигателю, так как этот двигатель не был предназначен для каких-либо других вертолетов, кроме семейства Super Puma.

H225 является самым новым вертолетом в семействе тяжелых Super Puma. Используемые по всему миру, эти вертолеты в общей сложности налетали более 4.3 миллиона часов. В ноябре 2015 года Airbus Helicopters H225 был сертифицирован в России.

## Вертолет Ми-171Е в VIP модификации поставлен в Уганду

Холдинг «Вертолеты России» поставил вертолет Ми-171Е с салоном повышенной комфортности Правительству Республики Уганда. Вертолет передан в рамках исполнения контракта, заключенного спецэкспортером «Рособоронэкспорт» в 2015 году.

Особенностью вертолета Ми-171Е, поставленного в Уганду, является салон повышенной комфортности в компоновке на 12 пассажиров. В нем установлены мягкие кресла с кожаной обивкой и удобная мебель из ценных пород дерева. Улучшенная шумо- и виброизоляция, современная мультимедийная система с широкоформатными дисплеями и многочисленными аудио динамиками существенно повышают комфорт полета. Бытовая благоустроенность обеспечивается

гардеробом, буфетом, туалетом и багажным отделением. Удобство посадки и высадки повышено путем установки откидных дверей-трапов со ступенями. Также на Ми-171Е был установлен новый кондиционер с увеличенной производительностью и уменьшенным весом.

Поставленный вертолет оснащен современным пилотажно-навигационным оборудованием, позволяющим безопасно совершать полеты в любое время и при любых погодных условиях. Адаптация приборов в кабине экипажа под применение очков ночного видения повысит безопасность полетов ночью. Также в целях повышения безопасности на вертолете установлена система раннего предупреждения близости земли.



## G150/200 получают систему ADS-B In

Компания Gulfstream Aerospace недавно получила одобрение от Федерального авиационного управления США (FAA) на установку системы автоматического зависящего наблюдения (ADS-B In) на самолеты Gulfstream G150 и G200.

С таким оборудованием экипажи G150 и G200 смогут получить информацию о трафике и погоде от наземных станций ADS-B и находящихся поблизости воздушных судов, передающих свое положение с помощью системы ADS-B Out. Информация может быть отображена на портативном электронном устройстве, таком как iPad, тем самым повышая безопасность летного экипажа и пассажиров.

«В отличие от ADS-B Out, система ADS-B In не регулируется FAA, но она имеет огромную ценность для пилотов», - сказал Рик Труссис, вице-президент программы среднеразмерных самолетов Gulfstream. «Наша система ADS-B In предоставляет расширенную полетную информацию, в том числе сообщения о погоде в режиме реального времени и синтетическое зрение, а также важную полетную информацию, такую как идентификация самолетов, их положение, высоту, направление и скорость. Суть в том, система улучшает ситуационную осведомленность, что приводит к большей безопасности в небе».

ADS-B является спутниковой технологией наблюдения для отслеживания самолетов и является частью авиатранспортной системы следующего поколения. Система ADS-B Out обязательна для работы самолетов в воздушном пространстве Австралии, Канады, Гонконга, Сингапура, Тайваня и Вьетнама. Технология дает такие преимущества, как оптимизированные траектории полета и сокращенное эшелонирование в зонах ограничения или вне зон работы радиолокатора.

## G500 закончил тесты на флаттер

Три летных прототипа G500 к настоящему времени налетали более 430 часов в 105 полетах. Также компания Gulfstream сообщает, что первый прототип T1 завершил тесты на флаттер.

Первый полет первого опытного G500 состоялся 18 мая 2015 года и сейчас его налет составляет более 320 часов. В течение этих испытаний была достигнута максимальная скорость 0,999 Маха и максимальная высота 53000 футов, а самый долгий полет продолжался пять часов. Испытание на флаттер проводилось в более 50 полетах. Сейчас на T1 проводится испытание на расширение режимов полета, тестирование системы сбора воздушных параметров, проверка летно-технических, тормозных и эксплуатационных характеристик.

Тем временем прототип T2 на базе ВВС Эглин во Флориде завершил испытания в климатической камере. Во время этих тестов самолет провел три дня при 55 град. Цельсия и два дня – при -40 градусах. Прототи-

пы T2 и T3 впервые поднялись в небо в один день – 20 ноября 2015 года. Третий прототип используется для тестов авионики.

Еще два опытных G500 готовятся присоединиться к программе летных испытаний: T4, который сейчас находится в завершающей стадии подготовки к первому полету, и P1, который будет оснащен полнофункциональным интерьером.

Дальность полетов G500 составляет 5000 морских миль (9260 км) при скорости 0,85 Маха и 3800 морских миль (7038 км) при скорости 0,90 Маха, а G600 может доставить пассажиров за 6200 морских миль (11 482 км) со скоростью 0,85 Маха и за 4800 морских миль (8890 км) со скоростью 0,90 Маха. Максимальная эксплуатационная скорость самолета составляет 0,925 Маха, как и у самолетов G650 и G650ER.

Сертификат FAA и EASA на G500 планируется получить в 2017 г., а ввод в эксплуатацию – в 2018 году.



## Президент Мексики пересел на Дримлайнер

Специальный летный отряд Президента Мексики (входит в структуру Fuerza Aérea Mexicana) получил новый, полностью укомплектованный самолет BBJ787-8. Работы по кастомизации выполняла американская компания Associated Air Center. «Зеленый» самолет прибыл в распоряжение компании в октябре 2014 года.

Первый этап (установка электропроводки, сантехники и звукоизоляции) был закончен через четыре месяца. Затем специалисты Associated Air Center взя-

лись за интерьер, который был разработан собственной дизайн-студией. О комплектации лайнера почти ничего не известно, за исключением некоторых подробностей, а именно наличия трех салонов, переговорной комнаты и обилия современных систем связи. И обязательный атрибут любого самолета подобного класса – спальная комната и душевая для первого лица государства. Общая площадь салона составит 223 кв.м. Самолет вмещает 82 пассажира и сможет беспосадочно выполнять полеты на расстояние до 17760 км. Шикарный лайнер с бортовым номером XC-

MEX приступит к полетам через две недели. Ранее глава страны летал на Boeing 757-200.

Как комментируют в Associated Air Center, производственные мощности компании в Далласе позволяют выполнить работы практически любой сложности. Это стало возможным после открытия в 2012 году нового дизайн-центра. По мнению экспертов ААС, в течение трех лет объем рынка комплектации новых широкофюзеляжных лайнеров может составить от 35 до 40 машин. Количество узкофюзеляжных бизнес-джетов (включая самолеты с вторичного рынка) может достичь пятидесяти бортов за этот же период (за счет списания еще «свежих» самолетов).

«Наша компания является назначенным авторизованным центром переоборудования BBJ, и мы начали активно сотрудничать с европейским Airbus Corporate Jets. На сегодняшний момент наши заказчики уже получили 15 узкофюзеляжных самолетов семейства ACJ. На первый взгляд эта цифра покажется сравнительно небольшой, но я должен подчеркнуть, что в среднем на каждый самолет у нас уходит от одного года до полутора лет. Ведь наша работа на каждом самолете уникальна. А всего к настоящему времени мы поставили около 90 бизнес-джетов, большая часть из которых приходится на самолеты типа BBJ, включая Boeing 777 и Boeing 747. И очень приятно, что в последнее время нашими клиентами становятся заказчики из России и стран СНГ», - комментирует глава Associated Air Center Крис Шехтер.

Associated Air Center входит в группу StandardAero, которая в свою очередь является частью международной корпорации Dubai Aerospace Enterprises (международный лизинг, ТОиР, аэропортовая деятельность).



## Pilatus перевыполнил план

Швейцарский авиапроизводитель Pilatus Aircraft в прошлом году передал клиентам 70 турбовинтовых самолетов PC-12NG и четыре PC-6. Пик поставок пришелся на четвертый квартал, когда клиентам было передано 33 и 3 машины соответственно. Суммарная стоимость поставленных машин составляет \$337,5 млн. В 2014 году Pilatus Aircraft передал клиентам 66 турбовинтовых самолетов PC-12NG, против 65 годом ранее.

«У Pilatus сейчас достаточно заказов на PC-12, чтобы выпускать более 140 самолетов в год. Но компания намеренно ограничивает темпы производства, чтобы не сбивать цены излишним предложением. Две трети этих самолетов предназначены для североамериканского рынка. Все PC-12 поставляются покупателям через региональных дистрибьюторов, которые по контракту обязаны предоставлять операторам услуги технического обслуживания. PC-12 производится уже более 20-ти лет, и примерно каждые два года

Pilatus вносит существенные усовершенствования в конструкцию самолета. В дополнение к заказам на самолеты новой постройки наблюдается устойчивый спрос на вторичном рынке, намного превосходящий предложение», - комментируют в компании.

По мнению экспертов рынка, популярность PC-12 будет расти и дальше, благодаря улучшениям, внесенным в летно-технические характеристики, бортовые системы и авионику PC-12NG, включая возможность последующей установки системы синтетического видения.

Пока PC-12NG остается флагманом швейцарского авиапроизводителя. С момента начала эксплуатации в 1994 году клиенты получили более 1300 машин. Но уже совсем скоро его лавры достанутся новому члену славной династии – первому реактивному PC-24. Впервые новый PC-24 был продемонстрирован на выставке EBACE-2013.

Pilatus PC-24 был разработан на основе обратной связи, полученной от общения с владельцами самого успешно продаваемого турбовинтового самолета с одним двигателем Pilatus PC-12, которые хотели увеличить дальность и скорость, но хотели сохранить свойственные PC-12 эксплуатационные характеристики и способность использовать очень короткие взлетно-посадочные полосы. Основными конкурентами в ценовом диапазоне будут Embraer Phenom 300 и Cessna Citation CJ4. В мае 2015 года в воздух поднялась первая машина, в ноябре - вторая. Сейчас Pilatus Aircraft обеспечен производством PC-24 на три года. Напомним, что на майской выставке EBACE-2014 Pilatus Aircraft открыла прием заказов на PC-24, стоимостью \$8,9 млн. По сообщению производителя, в течение первых двух дней работы выставки портфель заказов пополнился на 84 самолета. Таким образом, все слоты на поставку PC-24, запланированные между началом поставок в 2017 году и до конца 2019, были проданы. Продажи осуществлялись на основе обязательных договоров и невозмещаемых депозитов, и все заказчики бизнес-джета взяли на себя такие обязательства. В Pilatus приняли сознательное решение не принимать заказы на поставку в 2020 и позднее, предпочитая подождать развития ситуации на рынке. После того как самолет будет сертифицирован, компания объявит планы открытия слотов на поставку PC-24 после 2020 года.

Напомним, что в начале февраля 2015 года санкт-петербургская компания Nesterov Aviation назначена авторизованным центром Pilatus Aircraft по продажам турбовинтовых самолетов PC-12 на территории России. Уже в этом году Nesterov Aviation приступит к реализации проекта по строительству сервисного центра на Северо-Западе России для обеспечения спроса на услуги ТОиР российских эксплуатантов популярных турбопропов.



Фото: Дмитрий Петроченко

## Н145 полетал над морем

Двухдвигательный многоцелевой вертолет Н145 успешно доказал свои возможности в сложных морских миссиях. В конце января в течение двух дней Airbus Helicopters в сотрудничестве с оффшорными операторами Wiking Helikopter Service GmbH и HTM Offshore провел испытательные полеты, во время которых Н145 был протестирован во всех режимах полета при морских операциях.

«Одним из основных направлений нашей деятель-

ности является доставка портовых лоцманов с помощью вертолета в любых погодных условиях в режиме 24/7», - объясняет Ларс Хильгерт, главный летный координатор WIKING. «Лоцманы безопасно проводят суда из немецких портов. В большинстве случаев эти специалисты доставляются на движущиеся суда с помощью лебедки. Этот процесс требует самого пристального внимания от пилота вертолета и экипажа. Мы очень удивлены в Н145 интуитивной кабиной Helionix и 4-осевому автопилоту

с функцией автоматического зависания. Эти системы способствуют повышению уровня безопасности вертолета при любом сценарии использования. В то же время объем работы экипажа уменьшается, что позволяет безопасно выполнить миссию даже в самых суровых погодных условиях».

Вертолет также хорошо подходит для вертолетной экстренной медицинской помощи (Helicopter Emergency Medical Services (HEMS)). «Наши спасательные вертолеты находятся в постоянном дежурном режиме для оффшорных спасательных операций. На каждом воздушном судне находится врач и ассистент, и они готовы приступить к миссии в кратчайшие сроки. Н145 отлично подготовлен для таких операций, учитывая, что он имеет потрясающий уровень производительности и просторный салон», - объясняет Александр фон Плато, управляющий директор WIKING Helicopter Service.

В программу летных испытаний были также включены другие миссии, такие как полет к ветропарку Alpha Ventus в Северном море, посадка на трансформаторной площадке и высадка техников на морские ветряки. Все операции проводились при ветре до 50 узлов, что подтверждает убедительную производительность Н145.

Н145 является наиболее продвинутым членом в своем семействе. Всемирный флот уже налетал более 11500 часов с момента первой поставки в июле 2014 года со средним уровнем готовности более 90%. Сегодня 53 вертолетов данного типа уже эксплуатируются в 14 странах в конфигурациях для медицинской помощи, правоохранительных органов, военных, VIP и грузовых перевозок. В последнее время также начали поступать заказы на вариант для нефтяной и газовой отрасли.



## Поставки в 2015 году снизились на 4,6%

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала предварительные результаты работы отрасли за двенадцать месяцев 2015 года. Согласно отчету ассоциации, в течение прошлого года поставки самолетов авиации общего назначения уменьшились на 4,6%, с 2376 воздушных судов в 2014 году до 2267 – в 2015. Общая стоимость поставленных самолетов составила \$20,9 млрд., что на 4% меньше, чем в прошлом году. Мировые поставки вертолетов упали на 4,4%, с 998 машин в 2014 году до 954 – в 2015 году, а общая стоимость вертолетной техники снизилась на 21,9% до \$3,8 млрд.

Поставки самолетов с поршневыми двигателями упали на 6,5%, впервые с 2010 года. В 2014 году было поставлено 1129 воздушных судов, а в 2015 – 1056 самолетов. Поставки турбовинтовой техники также снизились, с 603 единиц в 2014

году до 557 единиц в 2015 году, что означает падение на 7,6%. Предварительные данные по бизнес-джетам показывают, что по сравнению с 2014 годом уровень поставок прошлым годом остался примерно на том же уровне, рост составил 1,6% с 644 самолетов в 2014 году до 654 – в 2015 году. Ассоциация отмечает, что данные по поставкам Bombardier в четвертом квартале 2015 года будут опубликованы 18 февраля, и для корректности в нынешних результатах исключены данные канадского производителя за четвертый квартал 2014 года. После 18 февраля 2016 года GAMA обновит свой отчет.

Поставки поршневых вертолетов выросли на 8,6%, с 257 машин в 2014 году до 279 поставок в 2015 году. По предварительным данным, поставки газотурбинных вертолетов снизились с 741 единиц в 2014 году до 675 – в прошлом году. Так как компания Finmeccanica Helicopters (бывшая AgustaWestland) еще не опубликовала данные за четвертый квартал, то, как и в случае с Bombardier, ее поставки в четвертом квартале 2014 года также не учитывались. Итальянский производитель выпустит годовой отчет 16 марта 2016 года, и тогда GAMA еще раз обновит свой отчет.

«Разнонаправленные данные в 2015 году в различных сегментах отражают рыночную ситуацию, характеризующуюся стремительным падением доходов энергетического сектора, экономической неопределенностью и колебаниями валютных курсов на ключевых рынках, таких как Бразилия, Европа, Россия и Китай», – говорит президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Учитывая относительную прочность рынка авиации общего

назначения Северной Америки, особенно важно, чтобы Конгресс США быстро приступил рассмотрению законопроекта о перераспределении функций FAA, содержащего оптимизацию процесса сертификации и другие реформы, которые позволят производителям и провайдерам ТОиР более эффективно вывести на рынок продукты, и сделать персонал FAA более продуктивным».

«Фактически, США и Европа хотят пересмотреть правила, регулирующие их ведущие органы безопасности, и мы находимся в уникальном моменте, который приносит с собой возможности и вызовы в таких областях, как использование ресурсов, эффективность сертификация и лучшее регулирование в АОН», – продолжил г-н Банс. «Как всемирная ассоциация, GAMA будет продолжать работать для создания более эффективных систем регулирования по всему миру, которые улучшают безопасность».

Поставки самолетов и доходы за весь 2015 г.

Сегмент	2014	2015	Изменение
<b>Поршневые</b>	<b>1129</b>	<b>1056</b>	<b>-6,5%</b>
<b>Турбовинтовые</b>	<b>603</b>	<b>557</b>	<b>-7,6%</b>
<b>Реактивные</b>	<b>644</b>	<b>654</b>	<b>+1,6%</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>2 376</b>	<b>2 267</b>	<b>-4,6%</b>
<b>СТОИМОСТЬ</b>	<b>\$ 21,8 млрд.</b>	<b>\$ 20,9 млрд.</b>	<b>-4,0%</b>

Поставки вертолетов и доходы за весь 2015 г.

Сегмент	2014	2015	Изменение
<b>Поршневые</b>	<b>257</b>	<b>279</b>	<b>+8,6%</b>
<b>Газотурбинные</b>	<b>741</b>	<b>675</b>	<b>-8,9%</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>998</b>	<b>954</b>	<b>-4,4%</b>
<b>СТОИМОСТЬ</b>	<b>\$ 4,9 млрд.</b>	<b>\$ 3,8 млрд.</b>	<b>-21,9%</b>



## Разочаровывающее начало

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в январе 2016 года. В первом месяце 2016 года в общей сложности было выполнено 47628 рейсов бизнес-авиации (в декабре 2015 года – 51563 полета), что на 4,5% или на 2220 рейсов меньше, чем годом ранее. Полеты бизнес-джетов снизились на 5%, так же как и сегмент поршневых самолетов. Активность турбовинтовой техники снизилась на 1,5%.

Снижение в январе пришлось в основном за счет трафика в Западной Европе, особенно во Франции, где выполнено на 8% или почти на 700 рейсов меньше в годовом исчислении. Активность в Италии и Испании снизилась почти на 10%. Британский рынок остался на уровне января 2015 года.

Полеты деловой авиации в Германии упали на 3%, хотя трафик поршневых самолетов вырос на 9%.

Активность бизнес-джетов в Швейцарии снизилась на 8%, а полеты турбовинтовых самолетов выросли на 7%. Также наблюдался общий рост в Австрии на 7%.

В январе внутренний трафик в Европе снизился на 4%, но Западная Европа по-прежнему сохраняет положительный тренд за последние 12 месяцев. Активность в Южной Европе ослабла на 8%. Трафик из Европы в страны СНГ снизился на 14%.

Активность бизнес-авиации между Европой и Северной Америкой в январе выросла на 8%. В то же время количество рейсов из Ближнего Востока снизилось на 4%, а трафик из Африки упал на 20%. Трафик на самом оживленном европейском направлении, Ле Бурже – Женева, вырос на 8%.

Сверхдальние джеты Bombardier и Gulfstream увеличили активности более чем на 5%, хотя общий трафик

самолетов данных производителей сократился соответственно на 11% и 25%. Полеты Learjet снизились на 14%, а самолеты Embraer летали в годовом исчислении на 19% больше.

В целом, коммерческие чартеры в Европе снизились на 3%. Но из девяти сегментов бизнес-джетов, четыре показали рост в коммерческих рейсах, особенно отличились суперсредние самолеты. Чартеры на бизнес-лайнерах также выросли. 50% рейсов на ультрадальних бизнес-джетах длились менее 1,5 ч, а их активность выросла на 5% в годовом исчислении.

Частные полеты в январе снизились на 5%, при этом частные бизнес-джеты летали на 8% меньше, чем годом ранее. Германия стала единственным рынком из ТОП-10 с ростом частного трафика. В общем, самым популярным самолетом для частных полетов был PC12, а его активность в годовом исчислении выросла на 10%.

Трафик бизнес-авиации в 20-и самых оживленных аэропортах упал, и наибольший спад наблюдался в Ле Бурже. В то же время в Ницце и Биггин Хилл зафиксирован рост, на 13% и 11% соответственно. Несмотря на общий спад активности, чартерные рейсы в Лутон и Шонефельд выросли.

«Разочаровывающее начало 2016 года прерывает тенденцию восстановления четвертого квартала прошлого года», - сказал управляющий директор WingX Ричард Кое. «Несомненно, спад спроса связан с резким ухудшением общей экономической ситуации. В целом, мы должны надеяться, что за плохим началом года последует всплеск, как это было в первых двух месяцах 2015 года».

***WINGX Business Aviation Monitor***



Фото: Дмитрий Петроченко

## Окрыленные бюджетом

В США и странах Европы у политиков нет «мигалок», для них не строят выделенных полос. Если есть пробки на дорогах, они стоят в них, как простые смертные. А на случай особой важности есть предоставляемый за государственный счет авиатранспорт – за него-то как раз и досталось руководству Евросоюза.

Пресса Старого Света обрушилась на главу Еврокомиссии Жана-Клода Юнкера за то, что он нередко добирается из Брюсселя, где находится его постоянное рабочее место, в Страсбург, расположенный в 350 километрах от бельгийской столицы, в котором заседает Европарламент, самолетом. Причем летает на это в общем-то небольшое расстояние на самолетах, содержание и обслуживание которых обходится европейским налогоплательщикам в 12,6 млн. евро в год.



Авиапарк Еврокомиссии состоит из шести так называемых «воздушных такси», предназначенных для полетов на дальние расстояния. Наиболее популярным из них является семиместный самолет Cessna Citation, который стоит 5,5 млн. евро. И вот оказалось, что он возит еврочиновников в Страсбург на четырехдневные заседания Европарламента, несмотря на то, что между Брюсселем и Страсбургом есть коммерческие авиарейсы и, конечно же, ходят поезда. Причем особенные поезда. Как пишет Daily Telegraph, Европарламент тратит примерно 260 тыс. евро в месяц на аренду двух скоростных составов, на которых утром по понедельникам из Брюсселя в Страсбург добираются депутаты и сотрудники аппарата.

В свое оправдание Юнкер через своего пресс-секретаря сообщил, что пользуется самолетом лишь в тех случаях, когда нет «коммерческого решения» проблем, возникающих вследствие его графика работы. То есть, проще говоря, когда нет билетов на обычные авиарейсы. В итоге получается, что только на 3 из 14 заседаний Европарламента, прошедших с января 2015 года, Юнкер добирался на частном самолете.

Однако скандал все равно получается преизрядный, особенно в свете поведения президента Франции Франсуа Олланда. В отличие от своего предшественника Николя Саркози, который за пять лет в Елисейском дворце никогда не ездил на поезде, даже если ему предстояло преодолеть несколько десятков километров, Олланд, по крайней мере, старается передвигаться по территории Франции и на саммиты ЕС в Брюссель по железной дороге.

Скандал вокруг Юнкера живо напомнил обвинения, которые бросил Барак Обама миллиардер и возможный кандидат в президенты США от республиканцев Дональд Трамп. В ходе одного из своих выступлений

он напомнил, что глава государства слишком любит пользоваться президентским авиалайнером, называемым «Борт номер один». В мае прошлого года, если верить Los Angeles Times, Барак Обама стал четвертым в истории США президентом, который объехал все 50 штатов страны. Дорabатывающий второй срок президент летает больше своих предшественников. Его путешествия за границу обходятся дорожке транспортных расходов других президентов США.

Передвижения президента Обамы по воздуху действительно производят впечатление. Из наиболее затратных перелетов можно привести однодневную поездку в Сан-Диего, совершенную главой Белого дома прошлой осенью на День Колумба (12 октября), которая обошлась в 969 784 доллара. Дорого обходится налогоплательщикам и любовь Барака Обамы к гольфу. Так, его поездка на гольф в Палм-Спрингс 20 июня 2015 года стоила 2 187 172 доллара. Поездка президента с дочерьми в Нью-Йорк 18 июля прошлого года стоила 309 505 долларов, а семейная поездка 7 августа 2015 года на остров Мартас-Винъярд – 619 011 долларов.

Рождественские каникулы в Гонолулу с 19 декабря 2014 по 24 января 2015 годов потянули на 3 672 798 долларов. Но самым дорогим, пожалуй, оказался перелет Мишель Обамы с дочерьми (на фото) и свитой в Ирландию, куда она ездила осматривать достопримечательности. Отдых оценен в 7 921 638 долларов. Все эти подсчеты, сделанные общественной организацией Judicial Watch, конечно, популярности Обаме не добавляют. Но зато убеждают, что по сравнению с ним Юнкер вовсе не такой транжира, как его изображает европейская пресса.

*Источник: Новые Известия*

## «Страха» не было

*BizavWeek* продолжает серию материалов, посвященных итогам ушедшего года. Сегодня у нас в гостях **Александр Евдокимов**, генеральный директор «Jet Transfer», который любезно согласился ответить на ряд вопросов относительно ситуации на рынке и перспективах на 2016 год.



**Александр, год 2015-й запомнится всем без исключения игрокам рынка, как период сложный и непрогнозируемый. Было ли «страшно» в начале года, и какие мысли посещают Вас сейчас?**

Год, действительно, был не самым простым. «Страха» не было. Была неопределенность. Фактор, так скажем, непредсказуемости, сыграл со всеми злую шутку. Спад на рынке и сложности в бизнесе связываю только с тем, что покупатель стал осторожен и совсем не спешит тратить деньги особенно в нашем секторе бизнеса, связанном с авиацией. Посмотрим на настроение клиента в наступившем 2016 году. По моим ощущениям, пока что ничего не меняется и все осторожничают.

**Бизнес Jet Transfer многопрофильный. Какое из направлений показало наибольший рост?**

Традиционно, продажи вертолетов. Это логично, так как развитие вертолетных перевозок в России находится практически в начальной стадии. Далее должен быть подъем. Самолеты, которые мы продаем, также продолжают пользоваться спросом, но чуть меньше.

**В 2015 году Jet Transfer активно поставлял вертолеты Bell 407/429. Увеличился ли портфель заказов? Предварительное количество вертолетов, которые компания сможет передать заказчикам в текущем году?**

Портфель заказов на эти популярные модели, конечно, вырос. Темп роста не тот, на который мы рассчитывали в начале года, тем не менее, задачу по количеству сделок мы выполнили. Уверен, что мы достигнем цели и в новом году.

**В мае прошлого года Jet Transfer впервые представил российской публике новый Bell 505. Каковы перспективы машины в России и когда ожидается первая поставка?**

Bell 505 – вертолет уникальный. Чем больше мы узнаем о его характеристиках и возможностях, тем больше удивляемся. Могу точно сказать, что вертолет удовлетворит ожидания российского покупателя. Вертолет только заканчивает испытания и еще не имеет сертификата, а количество полноценных заказов уже приближается к четвертой сотне. Думаю, что за будущее этой машины можно не переживать. В Россию уже продано более десяти вертолетов. Скорее всего, первый вертолет российской регистрации мы увидим уже в следующем году.

**Вызывает ли интерес у российской аудитории вторая новая модель – 525. Какова емкость российского рынка для нового вертолета и есть ли интерес среди отечественных заказчиков на Relentless?**

525-й свою нишу в России займет, безусловно. Это мощный большой вертолет, который однозначно приглянется компаниям для корпоративных перевозок. Мы готовимся серьезно конкурировать с другими производителями на поставку такого класса вертолетов нашим добывающим компаниям.

**Конкуренция на рынке. Насколько укрепились позиции Bell Helicopters за последний год в России? Увеличилась ли доля вертолетов в общем объеме зарубежных вертолетов?**

продолжение ►

Позиции укрепились и существенно. За счет большого объема поставок наших вертолетов в последние годы, за счет кропотливой работы с заказчиками и госструктурами удалось получить хороший потенциал на развитие. Конечно, большую роль сыграл на рынке тот факт, что все наши модели вертолетов являются новыми и в них реализованы самые передовые технологии вертолетостроения. На первый взгляд это сложно заметить обычному покупателю, но если клиент начинает разбираться досконально, считать, сравнивать, то продукция Bell Helicopter не уступает ни одному из конкурентов. Мы имеем солидный прирост в доле на нашем рынке по итогам предыдущих периодов. Это большой успех.

**Инфраструктурные проекты. Планирует ли американский производитель создание полноценного центра ТОиР в нашей стране? Если да, то о каких сроках идет речь?**

Полноценные центры по ТОиР уже существуют и прекрасно функционируют. Первый из них уже давно был создан в Казани - КАП (Казанское Авиапредприятие - ред.), второй появился два года назад в Питере - Heli-Drive. В этом году будет открыт центр в Москве на базе HeliPort Reutov. Договоренности об этом были достигнуты на выставке Jet Expo в присутствии губернатора города Реутов. Все наши центры авторизованы Bell Helicopter. Кроме того,

мы помогаем и поддерживаем создание небольших центров на местах базирования наших вертолетов. Совсем недавно были открыты станции в Краснодаре и Красноярске.

**Насколько изменился портрет клиента? Что предпочитает отечественный заказчик в текущих экономических реалиях и насколько изменилась целевая аудитория компании?**

Сам портрет клиента не изменился. Просто клиент начал больше продумывать будущую покупку, четче считать экономику расходов, обращать внимание на статистику, уделять больше времени пониманию применяемых технологий. Именно в этих условиях наш продукт прекрасно себя чувствует и находит своего покупателя. Раньше картина была несколько другой.

**Какова динамика спроса на машины VIP конфигурации и вертолеты для иных миссий?**

В России традиционно силен сектор производства больших вертолетов для специальных миссий, для нужд добывающих компаний. Сложно конкурировать. А вот рынок VIP вертолетов уже давно перешел на потребление иностранной техники. В нем мы работаем больше.

**Появилось ли больше заказов от государственных структур?**

Да, в 2015 году произошло несколько очень показательных событий сближающих Bell Helicopter с госструктурами. Эффект себя долго ждать не заставит.



Фото: Дмитрий Петроченко

продолжение ►

**Немного о Cessna Grand Caravan и ее перспективах в России? Каковы итоги года по этой популярной машине? Спрос остается прежним, или же все-таки рынок понемногу насыщается и наблюдается некая стагнация в этом сегменте?**

Соглашусь, что рынок насыщен. Точнее, не рынок, а те его направления, которые могли бы себе позволить использование той техники, которую мы продаем. Сейчас мы просто ждем показателей от предприятий,

которые используют Караваны в своем бизнесе. Уже имеем положительные результаты. Главная задача – это показать их другим эксплуатантам и убедить в экономической целесообразности проектов с участием наших самолетов. Дальше все сделает экономика.

**Бизнес-чартеры – еще одно направление работы компании. Как сложился год для компаний этого сегмента? С помощью каких маркетинговых механизмов Jet Transfer планирует оставаться на лидирующих позициях?**

Бизнес-авиация в виде чартеров сейчас не в самых лучших условиях. Рынок сжался до предела. Конечно, заказы есть и будут. Просто на наших отечественных брокеров, которых в России больше чем во всем мире, заказов уже не хватает. Соответственно, выигрывать будет тот, кто больше заботится о своем клиенте, предлагает ему комфортные условия и дорожит отношениями. Вот в этом направлении мы работали весь прошлый год, и будем продолжать это делать.



## Самолет недели

Оператор: *London Executive Aviation*

Тип: *Embraer Phenom 300*

Год выпуска: *2012 г.*

Место съемки: *август 2015, Barcelona - El Prat (BCN / LEBL)*



Фото: Дмитрий Петроченко