



На этой неделе далекая Австралия, которая не особо балует нас новостями из мира бизнес-авиации, на несколько дней превратилась в эпицентр основных сообщений отрасли. Крупные производители в этом году решили показать все свои новинки на Avalon 2013, что еще раз иллюстрирует стремление компаний активно разрабатывать новые рынки продаж. Ведь в последние годы Австралия совсем не лидер, ни по бизнес-трафику, ни по количеству поставок воздушных судов. Но только стоит посмотреть на количество джетов, слетевшихся на выставку, а также на посетителей статики, как в этом начинаешь сомневаться. К тому же прогноз, опубликованный накануне выставки Australian Business Aviation Association, вселяет определенный оптимизм у авиапроизводителей.

В этом году на Avalon 2013 можно было увидеть практически все новейшие самолеты, от Gulfstream G650, Bombardier Global 6000, Airbus ACJ319 и Embraer Lineage 1000 до последних разработок в классе VLJ и вертолетов. И хотя крупных контрактов подписано не было, выставка показала стремление рынка к изменениям.

В России эта неделя запомнилась, прежде всего, первым выездным заседанием комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения, которое прошло в Казани. Ну что ж, первый шаг сделан, и мы искренне надеемся на последующие реальные действия наших чиновников по улучшению климата в столь важном для всех сегменте. Кстати, там же, в Казани, в апреле ОНАДА проведет свой региональный форум.



Чуть не «угробили» Learjet 85

Найдены виновники задержки программы новейшего бизнес-джета Bombardier. Однако, даже пересмотренный график программы Learjet 85, по словам экспертов, является очень «агрессивным»

стр. 15



Опять рекорды

G280 и G650 снова ставят рекорды скорости. Судя по всему, они не успокоятся, пока не соединят все города мира. G280 имеет уже 25 рекордов скорости, а флагман - пока восемь

стр. 17



SBJ получит законцовки крыла

Окончательное решение об установке законцовок крыла на SSJ-100 еще не принято, однако результаты продувок, проведенных в прошлом году в ЦАГИ, свидетельствуют, что они позволяют улучшить характеристики самолета не менее чем на 3%

стр. 20



Казань приняла президентскую комиссию

В полевых условиях авиационного ангара в Казани 25 февраля 2013 года прошло первое заседание комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения

стр. 21



КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

Gulfstream G650

Добро пожаловать в Казань

26 апреля 2013 года Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) проведет очередной Региональный форум деловой авиации.



В этот раз мероприятие состоится в городе Казань, Республика Татарстан. Форум пройдет на базе группы компаний «Тулпар» в Международном аэропорту «Казань».

В рамках форума ОНАДА проведет практическую конференцию «Развитие деловой авиации в регионе», в ходе которой будут освещены вопросы приобретения и эксплуатации деловых самолетов, тенденции развития рынка деловой авиации в Приволжском федеральном округе.

Также участники форума смогут осмотреть воздушные суда деловой авиации, представленные на статической экспозиции, и интерьерное производство.

Региональные форумы деловой авиации – важное направление деятельности ОНАДА. Цель таких значимых мероприятий – популяризация деловой авиации в России, стимулирование спроса на бизнес-перевозки, расширение качества и объема услуг в российском сегменте отрасли, а также информирование делового сообщества о деловой авиации, как об эффективном инструменте ведения бизнеса. В течение трех лет силами ОНАДА были проведены форумы в Москве, Уфе, Геленджике.

Напомним, что общее число членов ОНАДА, действительных и ассоциированных, на конец 2012 года составило почти 80 организаций, занятых в сфере бизнес-авиации. Членами ОНАДА являются представители всех сегментов отрасли деловой авиации, и можно предположить, что рост Ассоциации отражает активность всего рынка.

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

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

London Executive Aviation – новый член ОНАДА

Крупнейший британский бизнес-перевозчик London Executive Aviation вступил в Объединенную Национальную Ассоциацию Деловой Авиации России в качестве ассоциированного члена. В настоящее время London Executive Aviation является крупнейшим оператором в Великобритании.

Компания работает в различных сегментах бизнес-авиации, включая бизнес-чартеры и управление воздушными судами. Парк воздушных судов London Executive Aviation состоит из самолетов различных типов и пассажироместности: Dassault Falcon 900EX, Embraer Legacy 600/650, Bombardier Challenger 300, Cessna Citation Excel, Cessna Citation II/Bravo, Cessna Citation Mustang, Beechcraft King Air 200. В настоящее время London Executive Aviation является самым крупным оператором самолетов Embraer Legacy 600/650 в Европе.

В недавно опубликованном бизнес-плане London Executive Aviation особое место занимают новые рынки, включая Россию и страны СНГ. Вступив в ОНАДА, компания надеется на укрепление позиций в России и существенное увеличения количества российских клиентов. Уже до конца года London

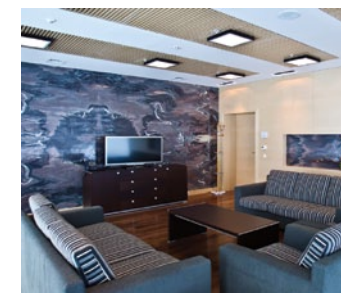
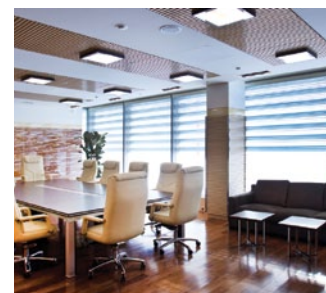
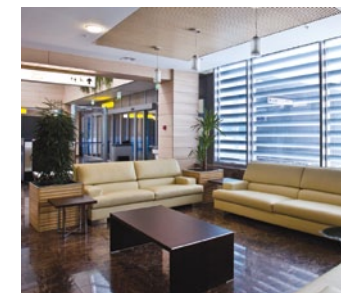
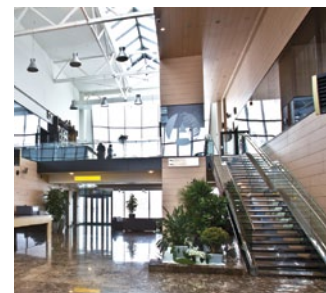
Executive Aviation примет решение о базировании нескольких своих самолетов в одном из московских аэропортов и об открытии офиса продаж.

«Неоднозначная ситуация с бизнес-трафиком в Европе заставляет London Executive Aviation существенно корректировать свои планы развития. Россия – одна из немногочисленных восточноевропейских стран, где все еще наблюдается хоть и незначительный, но рост бизнес-трафика. И для нас «восточное смещение» станет вполне логичным шагом для сохранения позиций в Европе», – прокомментировал BizavNews управляющий директор London Executive Aviation Джордж Галанополос (George Galanopoulos).

В числе ассоциированных членов ОНАДА в настоящее время состоят Air Partner, Hermes Executive Aviation, OPERA JET, Skytation, Avolus, CRS Jet Spares, ABS Jets, JetfliteOy, AS Avies, NetJets, Baltic Jet Aircompany, Jet Aviation и ряд других компаний, включая Gulfstream Aerospace и Bombardier Aerospace. А общее число членов ОНАДА, действительных и ассоциированных, на конец 2012 года составило почти 80 организаций, занятых в сфере бизнес-авиации.



КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

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

НБАА вновь недовольна позицией Белого Дома

Национальная ассоциация деловой авиации США (НБАА) вновь выступает с критикой в адрес чиновников из Белого Дома в связи с их критическими высказываниями в адрес бизнес-авиации и ее роли в экономике. По мнению президента и главного исполнительного директора НБАА Эда Болен, высказывания о том, что «единственная причина, по которой некоторые компании пользуются услугами деловой авиации – это то, что они могут себе позволить некоторые излишества», являются недопустимыми, пренебрежительными и не соответствующим действительности.

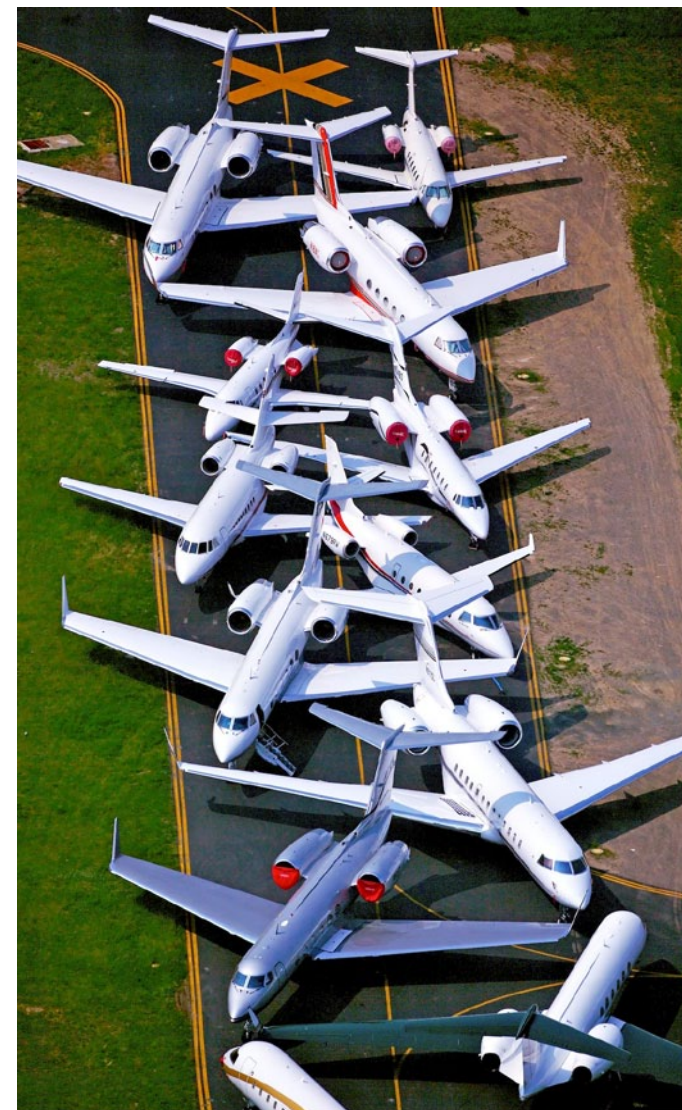
В своем заявлении г-н Болен отметил, что в настоящее время 85% компаний, использующие бизнес-джеты или вертолеты – это предприятия малого и среднего бизнеса. «Для повышения собственной эффективности они вынуждены использовать частные самолеты в своем бизнесе, поскольку их клиенты, партнеры или филиалы расположены в населенных пунктах, не обслуживаемых обычными коммерческими авиакомпаниями. Для них бизнес-авиация – это не «излишество», а необходимый инструмент, обеспечивающий оперативность управления, конфиденциальность переговоров, своевременность принятия решений», – говорит глава НБАА.

Это далеко не первые нападки на бизнес авиацию в США. В октябре 2012 года особенно отличился Барак Обама (тогда еще кандидат в президенты), который в погоне за популярностью предложил отменить налоговые льготы для владельцев новых самолетов (так называемая ускоренная амортизация). Естественно, отраслевые ассоциации резко отреагировали на этот выпад.

Предвидя нападки со стороны тех, кто считает использование бизнес-джетов в корпоративных целях безответственностью в вопросах управления, эксперты НБАА обратились к источникам информации нефинансового характера – к так называемым спискам лучших. А именно, были проанализированы составленные рейтинговыми агентствами списки 50 самых новаторских компаний, 25 предприятий – лидеров в обслуживании заказчиков, 100 самых успешных брендов, а также 100 лучших работодателей и 50 наиболее уважаемых компаний по версии журнала Fortune.

В результате оказалось, что и в этих списках число пользователей бизнес-авиации намного превосходит количество компаний, которые отказались от использования бизнес-джетов. Аналитики пришли к заключению, что предприятия, показывающие наилучшие финансовые результаты своей деятельности, а также являющиеся образцами в сфере обслуживания клиентов, социальной и экологической ответственности, прозрачности и качестве управления, своим успехом обязаны, в том числе, деловой авиации.

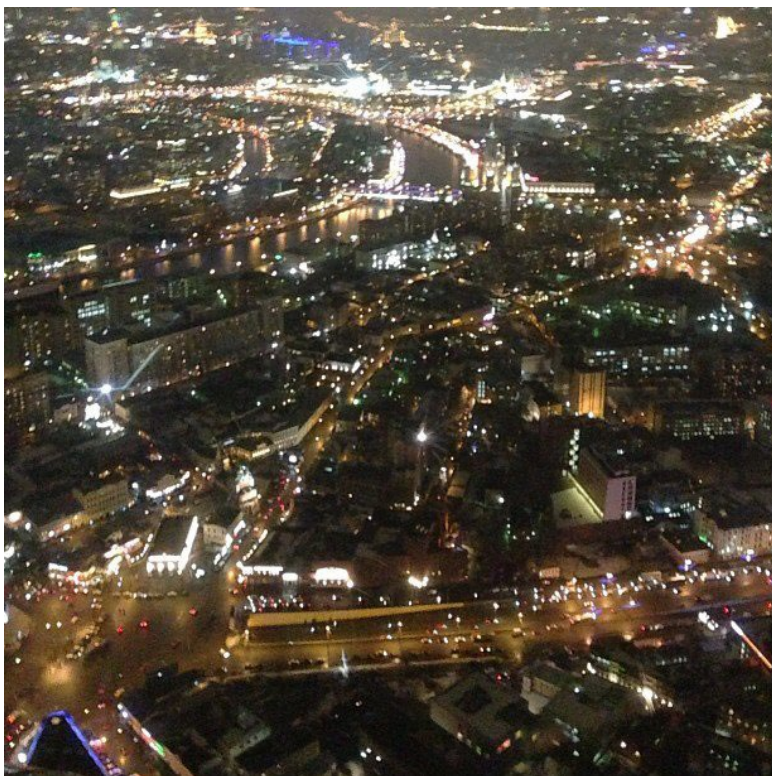
Выступая с заявлением от имени своей Ассоциации, Эд Болен отметил, что с позицией НБАА также солидарны такие крупные организации как Международная ассоциация машиностроительной промышленности, Ассоциация работников аэрокосмической промышленности, Совет по предпринимательству и малому бизнесу, а также ряд губернаторов и региональных лидеров США.



Вскоре заработает вертолетная площадка у Белого дома

В четверг вечером глава правительства Дмитрий Медведев посетил пятую юбилейную выставку «Лучшие фотографии России-2012» на Винзаводе. Территорию «Винзавода» Медведев покинул на вертолете. Как пояснила его пресс-секретарь Наталья Тимакова, делается это для того, чтобы в часы пик не затруднять движение на московских улицах и не перекрывать дороги для проезда москвичей. По ее словам, эта идея развивается.

«Могу подтвердить, что в ближайшее время вертолетная площадка заработает у Белого дома», — сказала Тимакова.



Премьер-министр не удержался и сфотографировал Москву с борта вертолета

О планах оборудовать вертолетные площадки для первых лиц государства сообщалось и ранее. Так, в феврале прошлого года глава управления делами президента РФ Владимир Кожин говорил, что в ближайшее время будет введена в строй вертолетная площадка в Кремле. По его словам, «это обусловлено необходимостью как современного и быстрого передвижения руководства страны, так и, в том числе, для того, чтобы меньше создавать проблем на дорогах Москвы», где ситуация сложная.

О планах оборудовать вертолетную площадку у Кремля говорил осенью прошлого года и высокопоставленный представитель Федеральной службы охраны. Тогда собеседник агентства отметил, что рассматривается и вариант оборудования вертолетной площадки вблизи Белого дома.

Пресс-секретарь премьера ранее объясняла, что глава правительства все чаще передвигается на вертолете при посещении тех или иных столичных объектов, а служба безопасности президента, которая осуществляет охрану главы государства и премьер-министра, разработала схему воздушного движения премьерского кортежа. В свою очередь пресс-секретарь Владимира Путина Дмитрий Песков отметил, что глава государства старается по возможности проводить рабочие встречи в своей подмосковной резиденции в Ново-Огарево, чтобы не перекрывать движение в Москве.

Источник: РИА Новости

Jet Transfer
BUSINESS AVIATION

Bell Helicopter Your Mission: save lives
A Textron Company

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

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

EASA сняла ограничение с AS350 В3Е

Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) одобрило изменения, которые снимут действующие ограничения на скорость полета вертолета AS350 В3е. Но они потребуют установки демпфера рыскания. Согласно опубликованной 8 февраля директиве летной годности EASA ([AD 2013-0029](#)), соответствующая доработка должна быть выполнена в течение пяти месяцев, начиная с 1 марта 2013 года. Максимально допустимая скорость вертолетов, прошедших модернизацию, больше не будет ограничиваться 185 км/ч, что было вызвано рядом авиационных происшествий и инцидентов, связанных с поломками подшипников хвостового ротора. Считается, что модернизация позволит эксплуатировать модели В3е с ранее сертифицированными скоростями на уровне около 285 км/ч.

Как известно, AS350 В3е был представлен на «Heli-Expo 2011» в качестве улучшенной версии бестселлера компании Eurocopter – AS350 В3. Этот вертолет, оснащенный высокопроизводительными ГТД нового поколения Turbomeca Arriel 2D с цифровой системой управления двигателем, обладает сниженными эксплуатационными расходами благодаря низкому потреблению топлива и увеличению ресурса.

Одним из «улучшений» было удаление демпфера рыскания и установка дополнительного балансира, снижающего статические нагрузки по тангажу в системе управления хвостовым ротором. К сожалению, изменение конструкции привело к чрезмерным нагрузкам на подшипники хвостового ротора. Eurocopter утверждает, что все работы по модернизации и стоимость деталей будут компенсированы производителем. Также было заявлено, что модернизация не повлияет на стоимость новых В3е. В настоящее время доработка рассматривается FAA.

FAA хочет поменять правила сертификации вертолетов

Накануне выставки Heli-Expo 2013, которая пройдет в Лас-Вегасе с 4 по 7 марта 2013 г., Федеральная авиационная администрация США (FAA) проводит опрос среди вертолетного сообщества относительно того, должны ли быть переписаны основы правил сертификации вертолетов FAR 27 и FAR 29.

Наблюдая заинтересованность вертолетного сообщества к повышению весового порога в правилах FAR 27 с 3180 кг (7000 фунтов) и в более строгих FAR 29, 22 февраля 2013 года FAA разместила запрос для получения отзывов.

FAA хотела получить мнение участников рынка по поводу того, целесообразно ли нынешнее соответствие в правилах FAR 27 и FAR 29 уровня безопасности и норм летной годности в зависимости от взлетного веса и количества пассажиров, или же необходимо разрабатывать новые подходы для сертификации будущих вертолетов.

Совсем недавно FAA признала, что изменение правил FAR 27 и FAR 29 не поспевает за технологиями и возможностями новых вертолетов. Таким образом, авиационное ведомство выражает заинтересованность в выработке новых подходов для сертификации вертолетов, которые будут более эффективными и способными адаптироваться к будущим технологиям.

Инициатором таких шагов FAA, скорее всего, стал Bell Helicopter, который никак не может сертифицировать в США свой Bell 429 с большим взлетным весом. Причем, такой сертификат компания получила уже в 14 странах, в том числе в соседней Канаде. Однако другие производители возражают против намерений американской компании получить



специальные преференции в рамках правил FAR 27, утверждая, что таким образом Bell будет иметь преимущество перед конкурирующими продуктами, которые сертифицированы по более строгим и соответственно затратным и сложным правилам.

Тем не менее, FAA в своем запросе делает оговорку, что уже давно не проводилась ревизия соответствия стандартов FAR 27 и FAR 29 современным технологиям. Последний раз правила FAR 27 изменялись в 1995 году, когда был увеличен взлетный вес вертолетов с 6000 фунтов до 7000 фунтов.

26 февраля 2013 года обсуждение было закрыто, при этом никто комментариев не оставил.

Empire Aviation получила первый G450 Comlux Malta получает очередной ACJ319

Компания Empire Aviation Group, ключевой игрок на ближневосточном рынке, сообщает о получении очередного самолета в управление, который также будет доступен для выполнения чартеров. Gulfstream G450, принадлежащий частному клиенту из ОАЭ, стал первым самолетом Empire Aviation Group, добавленным к флоту в 2013 году.

Следует отметить, что на сегодняшний день Empire Aviation обладает одним из самых больших парков служебных и частных самолетов в регионе Ближнего Востока, значительно увеличив его за три года с момента своего создания. «В момент нашего основания мы начинали свою деятельность с шести самолетов. В течение первого года рост компании составил 150%», – сообщил Хартли. – «Как и для многих других компаний последние несколько лет были для нас не из легких. Тем не менее, мы планируем вернуться на уровень 2008 года уже в 2013 году».

Кроме этого, в компании вновь прогнозируют повышенный спрос среди российских заказчиков, а также клиентов из Швеции, Индии и Саудовской Аравии на бизнес-чартеры по курортным направлениям, например, в Пхукет, на Мальдивы и Сейшельские острова. Поэтому в преддверии «высокого» сезона Empire Aviation Group планирует увеличить количество воздушных судов, взяв их в аренду.

Однако в компании констатируют, что в течение года спрос на бизнес-чартеры все-таки остается достаточно низким. И именно поэтому Empire Aviation сконцентрируется именно на «курортном» периоде.

В настоящее время парк компании насчитывает более двадцати бизнес-джетов, среди которых Legacy 600/650, Hawker 800/850XP/900XP/4000, Challenger 604 и Falcon 7X.

Как стало известно BizavNews, 22 февраля 2013 года Comlux Malta (дочерняя компания Comlux The Aviation Group) получила очередной 19-ти местный самолет Airbus ACJ319 (бортовой номер 9H-AGF). Сейчас бизнес-джет находится в Индианаполисе, где располагается центр комплектации Comlux America. Предположительно в декабре 2013 года полностью оборудованный и покрашенный авиалайнер будет передан заказчику. Для Comlux Malta новый самолет стал шестым лайнером семейства ACJ в парке (один ACJ318, четыре ACJ319 и один ACJ320). Кроме этого, в Comlux Malta эксплуатируются и Bombardier Global Express XRS, Bombardier Global 5000 и Bombardier Challenger 605.

Comlux Malta работает с 2008 года и имеет собственный сертификат эксплуатанта. Другие подразделения Comlux Group также активно эксплуатируют самолеты семейства ACJ. Так, в парке Comlux Middle East (базируется в Бахрейне) – два самолета ACJ319 и один ACJ 320, а в Comlux Russia (базируется в Москве) – по одному бизнес-джету ACJ318 и ACJ319.

Таким образом, в настоящее время Comlux является самым крупным оператором бизнес-лайнеров Airbus. Средний возраст самолетов компании не превышает 3,3 года. В 2014 году Comlux также станет и первым эксплуатантом новой версии корпоративного самолета европейского производителя – ACJ321.

Напомним, что в прошлом году Airbus Corporate Jets передал заказчикам девять самолетов (два ACJ318, шесть ACJ319 и один ACJ320) против 14 годом ранее. С начала 2013 года Airbus поставил уже три самолета ACJ – помимо Comlux, свои лайнеры получили Royal Flight of Oman и японская компания Universal Entertainment (самолет станет первым ACJ, эксплуатирующимся в Японии).

ACJ319 наиболее популярный из линейки узкофюзеляжных лайнеров ACJ318/319/320/321/. В настоящее время заказчикам поставлено 64 самолета этого типа (35 из них в Европе). Модель является бизнес-версией коммерческого самолета A319.



Конгрессменов отлучат от самолетов

Американские конгрессмены лишатся возможности использовать самолеты ВВС при поездках за рубеж в случае, если парламентарии не предотвратят ожидаемый с 1 марта автоматический секвестр бюджета. Такое решение было принято в среду спикером палаты представителей конгресса Джоном Бонером.

Члены конгресса регулярно пользуются услугами ВВС страны для полетов в зарубежные командировки. Стоимость перелетов оплачивается из бюджета. Однако в случае секвестра парламентарии будут вынуждены пользоваться коммерческими рейсами, оплачивая билеты из собственных средств.

«Спикер уведомил членов палаты, что в дополнение к прочим мерам он приостанавливает использование конгрессменами военных самолетов для поездок в командировки. Спикер уверен, что это благоразумное и ответственное решение», — рассказали журналистам сотрудники аппарата Бонера.

За последние недели американские сенаторы и конгрессмены посетили с рабочими поездками Афганистан, Мексику, Израиль, Иорданию, Тунис, Сенегал, Мали, Алжир, Демократическую республику Конго и ЮАР.

Автоматический секвестр бюджета — сокращение расходов на 1,2 триллиона долларов в течение ближайших десяти лет и уже на 85 миллиардов к концу нынешнего финансового года, поровну распределенное между военной и гражданской сферами — начнется в стране после 1 марта, если администрация США и конгресс не договорятся о способах сокращения бюджетного дефицита.

Источник: РИА Новости

Hawker будет продан летом 2013 г.

В официальных сообщениях по поводу выхода Beechcraft (Hawker Beechcraft) из процесса банкротства компания ничего не сообщала по поводу судьбы реактивного подразделения Hawker. По прошлым заявлениям известно, что обновленная компания не планирует продолжать выпуск бизнес-джетов. Но ведь компании что-то надо делать с этим активом! Во вторник, 19 февраля 2013 г., на пресс-конференции по поводу реорганизации производителя журналисты спросили главу Beechcraft о дальнейшей судьбе Hawker. Билл Бойсчер заявил, что активы



подразделения Hawker планируется продать в середине 2013 года в рамках процесса реорганизации компании.

На предлагаемую продажу будут выставлены конструктивные схемы, дизайн и интеллектуальная собственность, связанные с бизнес-джетами Hawker, а также лицензии, заводская технологическая оснастка и, возможно, предприятие в Литл-Рок, штат Арканзас.

«Это более простой и понятный способ продажи», — сказал г-н Бойсчер в интервью. «Продажа этих активов (производство бизнес-джетов) не имеет такого риска, как продажа целой компании». В середине июля 2012 года производитель начал переговоры с китайской компанией Superior Aviation Beijing о продаже компании целиком за \$ 1,79 млрд., однако из списка было исключено подразделение, занимающееся производством военной продукции. Но уже в октябре переговоры были прекращены, и как думают эксперты, как раз из-за разделения производителя.

По словам Билла Бойсчера, в потенциальные претенденты на реактивный бизнес Beechcraft сейчас входят те, кто ранее уже высказывал свою заинтересованность в этом активе, а также новые компании.

В июле 2012 года, когда производитель вел переговоры по поводу продажи Hawker с Superior, предложения были сделаны еще пяти компаниям. По словам источников, знакомых с темой, в этих обсуждениях также фигурировали Textron Inc., индийская Mahindra & Mahindra, бразильская Embraer SA, и еще одна китайская компания — New United. Также обдумывает это предложение Carlyle Group, крупная американская частная инвестиционная компания.

В FAI появились серьезные самолеты

Немецкая авиакомпания FAI rent-a-jet AG (входит в FAI Aviation Group) продолжает модернизировать свой воздушный парк. После прошлогодних заявлений о значительном расширении деятельности и выходе на новые рынки, менеджмент перевозчика активизировал работу по привлечению новых воздушных судов под свое управление компании.

В конце февраля 2013 года флот FAI rent-a-jet пополнился сразу двумя ультрадальними самолетами – Dassault Falcon 7X, который стал первым в парке FAI rent-a-jet, и третьим по счету Bombardier Global Express. Оба самолета находятся под управлением компании, но доступны для выполнения чартерных полетов. Кроме того, в декабре 2012 года оператор получил пятый Learjet 60XR. Флот компании теперь состоит из трех Challenger 604, одного CRJ 200, трех Global Express, одного Falcon 7X, по пять Learjet 60 и Learjet 55, одного Learjet 40XR и трех Learjet 35A, что в сумме дает 22 самолета. В течение 2013 года воздушный парк перевозчика пополнился еще четырьмя-пятью бизнес-джетами. Но уже сейчас флот FAI rent-a-jet входит в тройку самых крупных в Европе.

Напомним, что в середине прошлого года компания стала активно работать в московском аэропорту Внуково-3. Сейчас здесь базируются несколько самолетов, преимущественно предназначенных для медицинской эвакуации.

Напомним, что начиная с первого квартала 2013 года компания начинает работы по расширению собственного FBO в Международном аэропорту Нюрнберга. Общий объем инвестиций составит порядка 5 миллионов евро, которые пойдут главным образом на новый пассажирский терминал и сервисный центр.

Flying Colours получает первый заказ на Challenger 890

Канадская компания Flying Colours, специализирующаяся на комплектации бизнес-джетов, сообщает о получении первого заказа на переоборудование «зеленого» регионального авиалайнера Bombardier CRJ900 в бизнес-версию - Challenger 890. Заказ получен от частного заказчика из США, и предварительно самолет будет готов через 24 месяца. Параллельно компания будет заниматься сертификацией новой топливной системы в FAA.

С получением этого контракта Flying Colours становится единственной компанией, которая может переоборудовать все коммерческие лайнеры семейства CRJ в бизнес-версии: CRJ200 (Challenger 850), CRJ700 (Challenger 870) и CRJ900 (Challenger 890).

Основным конструкционным изменением, которое будет внесено в самолет, станет установка дополнительных топливных баков в задней части фюзеляжа (между туалетами и грузовым отсеком), что существенно увеличит дальность полета. Анализируя опыт эксплуатации конвертированных CRJ200 и CRJ700, а также пожелания клиентов, поступающие из различных стран, в компании считают, что новая бизнес-версия классического CRJ900 станет также весьма популярной. В настоящее время Flying Colours активно работает над проектом ExecLiner совместно с компанией JetCorp Technical Services. По состоянию на январь 2013 года получено 12 заказов на эту версию.

На сегодняшний день общее количество самолетов Bombardier CRJ, поставленных компанией Flying Colours, составляет 15 машин. Десять самолетов эксплуатируются в азиатском регионе (большая часть самолетов принадлежит китайской компании Lily Jet), а пять в России (Колавия, Ак Барс Аэро, Ямал) и на Ближнем Востоке. Также в портфеле заказов



Challenger 890 компании Suncor Energy

Flying Colours имеет заказ на пять самолетов Challenger 850 с поставкой в 2013 г. Эти самолеты будут переданы китайским заказчикам. Также до конца года в Китае появится новый центр комплектации Flying Colours, а общий спрос на конвертируемые лайнеры CRJ в течение пяти лет может превысить отметку в 45 машин.

А в конце года в «родном» Питерборо Flying Colours введет в эксплуатацию новый (пятый) ангар, позволяющий одновременно работать на двух самолетах класса Boeing Business Jet. Сейчас Flying Colours имеет возможность работать с самолетами, зарегистрированными в Канаде, Каймановых островах, острове Мэн, в Саудовской Аравии, Китае, а также под юрисдикцией FAA и EASA.

Первый Bombardier Challenger 890 был поставлен в 2008 году канадской нефтяной компании Suncor Energy (работы производил Bombardier Aerospace). Самолет летает на расстояние 3800 км и рассчитан на перевозку 52 пассажиров в компоновке бизнес-класса. Сейчас Suncor Energy - единственный эксплуатант Challenger 890 (в парке три самолета).

Jet Aviation Dubai одобрен FAA

Jet Aviation Dubai (дочернее подразделение Jet Aviation), крупнейший провайдер услуг ТОиР, сообщает о получении сертификата FAA Part 145 на обслуживание бизнес-джета G650 с расширением рейтингов обслуживания. Сертификация подтвердила, что техническая станция Jet Aviation Dubai удовлетворяет требованиям, предъявляемым к производственным процедурам и системе качества, обеспечивающим высокий и единый уровень безопасности полетов. G650 получил сертификат FAA 7 сентября 2012 года, также этот сертификат подтвержден властями Бермудских островов и островом Мэн. В январе 2013 года еще одна «дочка» Jet Aviation – Jet Aviation Geneva – получила аналогичный сертификат, выданный EASA.

Комментируя получение нового сертификата, в Jet Aviation Dubai надеются и на то, что в ближайшее время смогут помимо технического обслуживания предложить потенциальным клиентам и услуги в сфере переоборудования интерьеров, установки дополнительного оборудования, включая навигационное и развлекательное.

Напомним, что центр технической поддержки Jet Aviation в Дубае и собственное FBO компании были открыты в мае 2005 года как совместное предприятие с группой Аль-Мула. В настоящее время компания владеет ангаром площадью 4200 кв. м., мастерскими площадью 1000 квадратных метров, а также двухэтажным зданием FBO площадью 1050 кв. м.

«Мы получили очередное подтверждение того, что работа наших специалистов отвечает самым высоким международным стандартам качества, обеспечивает безопасность полетов и удобство для владельцев самолетов и операторов деловой авиации», - комментирует Майкл Рукер, вице-президент Jet Aviation Dubai.

Gulfstream поставил второй G650 в 2013 году

Gulfstream Aerospace поставила второй в этом году бизнес-джет G650, владельцем которого стал правительственный перевозчик Иордании - Royal Flight of Jordan (бортовой номер VQ-BNZ). 27 февраля 2013 г. новый бизнес-джет отправился в свой первый перелетный беспосадочный рейс из Саванны в Амман (Queen Alia Int'l Airport), где и будет базироваться. Новый флагман присоединится к парку перевозчика, который на данный момент состоит из самолетов Gulfstream G450 и Airbus ACJ A318.

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

G650 пользуется большим спросом на рынке. «Если Вы желаете приобрести такой самолет, созданный на основе современных технологий, то вполне возможно, что Вам придется его ждать даже пять лет. Передовые технологии самолета включают в себя

электродистанционную систему управления полетом без механических и гидравлических звеньев, мощную инфракрасную камеру для мониторинга погодных условий, пилотажные приборы с синтетическим зрением и изображением анимированной местности. Комфорт пассажиров обеспечивается за счет увеличения давления в салоне на 30% (на эшелоне давление в салоне самолета соответствует более низкой высоте, чем принято в других бизнес-джетах) и ультранизкого уровня шума в салоне», - комментирует один из эксплуатантов самолета G650.

Напомним, что график поставок G650 немного скорректировался. После первых поставок темп передачи G650 клиентам немного замедлился. Это связано с необходимостью доработок серийных самолетов в соответствии с условиями финальной сертификации самолета. Основной причиной сложившейся ситуации стало решение продолжать процесс производства в то время, когда самолет еще не был сертифицирован.



ACJ318, 2009 года выпуска, по-прежнему остается самым большим самолетом в парке Royal Flight of Jordan

ЕхесуJet Европе переедет в Кембридж

После анализа работы всех FBO компании в 2012 году, ЕхесуJet Европе приняла решение сконцентрировать свою деятельность именно в Cambridge Airport. Сюда из Цюриха будут передислоцированы несколько департаментов, включая бухгалтерский и ИТ. По словам представителей компании, в настоящее время Cambridge Airport наиболее «спокойный» лондонский аэропорт и к тому же располагается относительно недалеко от деловой части Лондона. Развитая наземная инфраструктура позволит ЕхесуJet сосредоточить здесь весь свой европейский бизнес, включая основные направления деятельности.

«Наша новая ценовая политика позволит нам увеличить трафик через Cambridge Airport. За последние несколько лет мы видим позитивные изменения в работе аэропорта. Увеличился трафик, заметно выросло количество сервисных компаний и самое главное – все это мы связываем со своевременными инвестициями в аэропортовую инфраструктуру, сделанными в 2010 году», – комментируют в компании.

Сейчас ЕхесуJet Европе имеет собственные FBO в Цюрихе, Женеве, Берлине (Schoenefeld), Марселе, Париже, Барселоне, Пальме де Майорке, Героне, Валенсии, Ибице, Франкфурте, острове Мэн и в Лондоне (Farnborough, Luton, Cambridge). В России ЕхесуJet Европе базирует самолеты в московских аэропортах Шереметьево и Внуково-3.

Существенные изменения в компании коснутся и воздушного парка. Так, в Киеве на постоянной основе появится ВВJ, в Москве – Falcon 7X, а в лондонском Luton – G550. А до конца года компания получит в управление несколько G550 и G650, а также Falcon 7X и Global Express. Предварительно новые самолеты будут базироваться в Восточной Европе, включая Россию.

Среди киевских аэропортов нарастает конкуренция

Среди киевских аэропортов нарастает конкуренция в сегменте бизнес-перевозок. В ответ на активизацию в этом сегменте аэропорта «Жуляны», «Борисполь» будет доставлять VIP-пассажиров к борту самолета не только обычными микроавтобусами, но и на элитном автомобиле Maybach-57.

Лимузин в конце прошлого года Министерство инфраструктуры передало в распоряжение администрации аэропорта.

Как сообщили в пресс-службе аэропорта, чтобы проехаться на элитном автомобиле, необходимо будет дополнительно доплатить 600 грн. Обычный пакет VIP-услуг, который включает доставку к воздушному судну на микроавтобусе, стоит 1 800 грн.

Аэропорт Борисполь также изменил порядок оплаты аренды переговорных комнат, которые расположены



в VIP-секторе нового терминала D. Теперь введена почасовая оплата. Тариф составляет 1 200 грн. за час, тогда как ранее минимальный пакет включал в себя три часа аренды по цене 3 996 грн.

VIP-сектор площадью 3 000 кв. метров расположен в правой части галереи нового терминала D. Здесь находятся залы прилета и вылета, зоны паспортного и таможенного контроля, ресторан и комнаты для переговоров. При помощи эскалаторов сектор соединен с зонами прилета и вылета обычных рейсов. Аэропорт «Жуляны» в декабре 2012 года анонсировал строительство нового бизнес-терминала общей площадью 5 тыс. кв. м. Инвестиции должны составить не более 40 млн грн кредитных средств. Терминал может начать работу в сентябре-октябре 2013 года.

Новый терминал значительно усилит позиции «Жулян» в этом сегменте, считают эксперты. «Аэропорт находится практически в центре города, а до «Борисполя» ехать 30 км. Пассажиры бизнес-джетов ценят в первую очередь скорость и комфорт», – поясняет председатель Ассоциации аэропортов Анатолий Троценко.

Очевидно, что в крупнейших аэропортах страны видят для бизнес-авиации хорошие перспективы и заинтересованы в максимальном улучшении условий обслуживания деловых клиентов. По словам операционного директора аэропорта «Борисполь» Александра Черепанова, в аэропорту выполняются ежедневно порядка частных 20–40 рейсов – речь идет как о тех, кто имеет собственный самолет, так и о тех, кто воспользовался услугами бизнес-перевозчика. А «Жуляны» ежегодно принимают таких рейсов порядка 7 тыс.

Австралийский рынок бизнес-авиации оценили

В преддверии открывшейся 26 февраля 2013 г. выставки Australian International Airshow, эксперты рынка бизнес-авиации из Ассоциации бизнес-авиации Австралии (Australian Business Aviation Association (АВАА)) спрогнозировали емкость австралийского рынка на ближайшие десять лет.

Сейчас общий парк воздушных судов сегмента бизнес-авиации в стране находится по численности на втором месте в Азиатско-Тихоокеанском регионе (впереди лишь Китай) и насчитывает чуть более 200 бизнес-джетов и 250 турбовинтовых машин. В основе его небольшие бизнес-джеты класса LJ и турбопропы класса Cessna Caravan и Beechcraft King Air. Хотя в период с 2011 по 2012 гг. доля заказов на самолеты более «высокого» класса увеличилось втрое. Сейчас более 70% австралийского рынка контролируют операторы авиатакси, небольшие компании, работающие в сегменте долевого владения, и только небольшая часть трафика приходится на межконтинентальные перелеты. Во многом это связано с проблемой загруженности крупных аэропортов, политикой органов регулирования и, отчасти, с отсутствием надлежащей инфраструктуры.



В течение ближайших десяти лет в страны Азиатско-Тихоокеанского региона будут поставлены от 600 до 900 новых самолетов на сумму от \$ 15 до \$ 20 млрд. При этом австралийские заказчики получат 225 новых бизнес-джетов на сумму в \$ 5,5 млрд.

На Australian International Airshow практически все мировые производители деловых самолетов представили свои флагманы, многие из которых впервые демонстрируются на зеленом континенте, например, Embraer Lineage 1000 и его ближайший конкурент Airbus ACJ319 (самолет представлен компанией Comlux). А вообще, по количеству выставленных в этом году на выставке бизнес-джетов, Australian International Airshow смело может конкурировать с

крупнейшими мировыми площадками.

Более 40 самолетов представлены на шоу, включая Gulfstream G650/G450/G280, Dassault Falcon 7X/2000LX, Bombardier Global, Challenger 300/605 и Learjet 60XR/45, Cessna Citation X, Mustang, Sovereign, Embraer Lineage 1000, Legacy 600, Phenom 100, Beechcraft King Air 350 и другие. Не отстали от коллег и вертолетные производители. Полностью свои линейки продемонстрировали AgustaWestland (включая AW-169), Eurocopter и Bell Helicopter, а также Robinson. Кроме этого, на шоу была серьезная программа по основным проблемам развития сегмента в регионе с привлечением международных экспертов и государственных органов.



NetJets Europe получила первый Global 6000

23 февраля 2013 года европейское подразделение компании NetJets Inc. - NetJets Europe - получило первый ультрадальний бизнес-джет Bombardier Global 6000 (бортовой номер CS-GLA), который совершил перелет из Монреаля в Кашкайш, Португалия. Прилет второго самолета (бортовой номер CS-GLB) ожидается в течение этой недели.

В последние годы NetJets демонстрирует тенденцию к отходу от эксплуатации самолетов LJ класса, ориентируясь на рост спроса в сегменте ультрадальних бизнес-джетов. Самолеты Global 6000, приобретенные компанией, полностью соответствуют этому новому тренду. Они пополняют воздушный флот «крупных» самолетов NetJets Europe, в который уже входят 3 Dassault Falcon 7X и 9 Gulfstream G550. И хотя коммерческая эксплуатация новых Bombardier Global 6000 только начинается, в компании уверяют, что все летные часы и на этот самолет и на три следующих уже проданы. До конца года европейское подразделение NetJets получит еще три аналогичные машины.

Новый Bombardier Global 6000 поставляется компании с интерьером Signature Series, который в будущем будет использоваться и на всех новых самолетах Bombardier Challenger 605 и 300. На разработку нового дизайна интерьера специалистам NetJets понадобилось 18 месяцев. Global 6000 в исполнении для NetJets будет иметь конфигурацию на 13 пассажирских мест, благодаря чему в кормовой части будет размещена переговорная компания. Благодаря этому также стало возможно сделать полноценный камбуз и другие сервисные помещения, необходимые для ультрадальних полетов.

В 2013 году NetJets планирует получить до 10-ти самолетов семейства Global. А всего, в соответ-



ствии с контрактом, подписанным между NetJets и Bombardier в марте 2011 года, оператор получит 50 самолетов (30 Global 5000/6000 и 20 Global 7000/8000) с размещением опциона еще на 70 самолетов, при общей стоимости заказа в \$ 6,7 млрд.

Российские клиенты уже смогли познакомиться с новым самолетом на выставке JetExpo 2012. В NetJets уверены, что именно этот самолет станет достаточно популярным среди российских клиентов, благодаря сочетанию отличных летно-технических характери-

стик и высокому уровню комфорта.

В рамках 10-летнего плана обновления флота, компания NetJets ожидает поставку до 670 новых самолетов общей стоимостью \$ 17,6 млрд. В дополнение к семейству самолетов Global (Global 5000, Global 6000, Global 7000 и Global 8000), компания также разместила заказ на поставку в течение следующих 10-и лет самолетов Bombardier Challenger 300 и Challenger 605, Cessna Citation Latitude и Embraer Phenom 300.

Реальный конкурент

Спустя всего лишь три месяца после начала работы авиационного регистра Сан-Марино (услуги по регистрации в Сан-Марино стали доступны клиентам с 1 декабря 2012 года) количество зарегистрированных в нем самолетов приближается к первой полусотне. Последним из зарегистрированных в конце февраля 2013 года самолетов стал Pilatus PC-12, принадлежащий швейцарской компании FLY 7 SA (бортовой номер T7-PBL).

Напомним, что авиационные власти Сан-Марино ввели новый регистр воздушных судов в партнерстве с американской компанией Aviation Registry Group. В настоящее время эта компания также управляет оффшорным реестром Арубы. Выгодное географическое положение «карликового» государства, которое не имеет собственного аэропорта, но окружено со всех сторон итальянской территорией с развитым бизнес-трафиком, подтолкнуло власти Сан-Марино к поиску дополнительных источников дохода на развитие собственного города-государства. Вся регистрационная работа отдана на аутсорсинг Aviation Registry Group, которая выполняет все технические работы, включая обеспечение высоких стандартов безопасности, конкурентное ценообразование и гибкое обслуживание нового оффшорного реестра. Сейчас регистрация в Сан-Марино доступна исключительно для частных самолетов, но в конечном итоге планируется открыть регистр для коммерческих

лайнеров. Власти Сан-Марино согласились соблюдать стандарты Европейского агентства по авиационной безопасности. Как считают эксперты Aviation Registry Group, регистр уже весьма популярен среди итальянских и французских клиентов, в связи с тем, что в этих странах недавно ввели налог на роскошь. Еще одним немаловажным фактором в пользу нового регистра служит отсутствие импортных пошлин и НДС.

В Сан-Марино нет собственного аэродрома и авиакомпании. В стране, до ввода нового регистра, было зарегистрировано всего 9 небольших самолетов (сейчас уже 43). Единственным VIP-транспортом являются вертолеты компании NIK Air, которые в основном выполняют полеты в интересах правительства. Республика Сан-Марино — одно из самых маленьких государств в мире. Находится в Южной Европе, со всех сторон окружено территорией Италии. В своих нынешних границах Сан-Марино — самое старое государство Европы. В Сан-Марино существует республиканская форма правления. Главами государства являются два капитана-регента, назначаемые Большим Генеральным советом. Площадь территории государства составляет 60,57 км², а население государства — 32 075 человек.

А безусловным лидером среди оффшорных регистров остается остров Мэн. Всего с момента начала реги-

страции (май 2007 года) префикс M получили более 550 воздушных судов, из которых в настоящее время 442 находятся в эксплуатации.

Далее идут коллеги с Бермуд, Арубы и Британских Виргинских островов, но с более скромными показателями. Эксперты связывают этот факт с увеличением времени прохождения всех формальностей в этих регистрах и негативными прогнозами, связанными с возможными изменениями в системе налогообложения. В то же время, их «коллеги» с Каймановых островов немного улучшили ситуацию. Как ожидают специалисты, уже в июне 2013 года авиационные власти Каймановых островов введут дополнительные меры, которые затронут скорость прохождения формальностей, и снизят финансовое бремя при первичной постановке самолетов в регистр.

Ну и, наконец, остров Гернси дал зеленый свет планам по созданию уже в этом году авиационного реестра в рамках диверсификации экономики этой британской оффшорной юрисдикции. На этот шаг администрация острова пошла после того, как предложения об объединенном реестре Нормандских островов получили слабую поддержку гернсийских законодателей. Правительство Гернси ожидает, что реестр принесет экономике острова около 18 млн GBP (28 млн USD) за первые три года, но для этого, как подреестр Великобритании, он должен получить одобрение Лондона.



Чуть не «угробили» Learjet 85

На телеконференции в четверг, 21 февраля 2013 г., президент Bombardier Inc. Пьер Бодуан заявил, что новейший бизнес-джет Learjet 85 не удастся, как планировалось ранее, ввести в строй к концу этого года. Задержка будет составлять как минимум шесть месяцев, и в настоящее время планируется начать поставки к середине 2014 года. Однако даже пересмотренный график программы Learjet 85, по словам экспертов, является очень «агрессивным».

По словам авиационного аналитика Брайана Фоли, желание Bombardier вывести на рынок Learjet 85 в следующем году вполне выполнимо. Однако эксперт уточняет, что у этого самолета совершенно новый дизайн, и он до сих пор еще не летал. «Такие заявления со стороны производителя потребуют «агрессивного» графика. Например, другие новые бизнес-джеты, которые построены с чистого листа, обычно проходят путь в один-два года между первым полетом и сертификацией», - добавляет он.

По словам Фоли, у Cessna Citation Mustang заняло около 19 месяцев от первого полета в апреле 2005 года до поставки в ноябре 2006 года, Embraer Phenom 100 также тестировался около 17 месяцев, с июля 2007 года по декабрь 2008 года, а Gulfstream Aerospace занималась G650 с ноября 2009 года по декабрь 2012 года - хотя в этой программе была катастрофа, которая задержала более чем на 2 месяца летные испытания.

Однако сейчас задержки при разработке новых самолетов не редкость. Даже у вышедших на рынок самолетов часто встречаются проблемы – примером могут служить Boeing 787 Dreamliner, Airbus A380, Sukhoi SuperJet 100. В сегменте бизнес-авиации будущий конкурент Learjet 85 – Legacy 500 – также опаздывает. Все это связано в первую очередь с воз-



растающей сложностью конструкций самолетов и их систем.

Тем не менее, Bombardier обвинил в задержке программы Learjet 85 своего бывшего поставщика, который к настоящему моменту обанкротился. Неназванный источник в компании сказал, что немецкая компания Grob Aerospace, которая специализировалась на изготовлении авиационных компонентов из углеволокна, должна была поставлять для Learjet 85 фюзеляж и другие основные композитные детали. «Давным-давно (в октябре 2007 года), когда мы объявили программу 85 (первоначально она называлась NXT), Grob должен был изготавливать композитные компоненты, но когда мы взяли его в подрядчики,

компания обанкротилась», - говорит представитель Bombardier.

Канадскому производителю пришлось самому разрабатывать технологию и изготавливать оснастку для производства композитных деталей – для этого компания даже построила специальный завод в Керетаро, Мексика, что внесло в график программы очень большие риски.

После анонса программы 30 октября 2007 года Bombardier заявил, что получено более 65 протоколов о намерениях на этот самолет. Однако с тех пор производитель не сообщал о динамике портфеля заказов на Learjet 85.

Американские гастролы ЕС175

Новый вертолет Eurocopter ЕС175 начинает международное турне с США. Производитель хочет продемонстрировать операторам его отличные летные характеристики, производительность и эксплуатационные возможности.

В двухнедельном туре по США, который стартовал 25 февраля 2013 г. в Нью-Иберии, штат Луизиана, принимает участие первый серийный ЕС175 в специальной конфигурации для нефтегазовой отрасли. В программу входит множество остановок, что позволит компаниям со всей страны, специализирующимся на пассажирских перевозках и обслуживании нефтегазовой промышленности в оффшорных зонах, всесторонне оценить вертолет. Разработка ЕС175 велась совместно с операторами и конечными пользователями вертолета, их требования и пожелания были учтены на ранней стадии проектирования.

В рамках демонстрационного полета по США ЕС175 будет представлен на выставке вертолетной индустрии Heli-Expo в Лас-Вегасе в период с 5 по 7 марта. Вертолет будет показан на стенде компании Eurocopter (№ С2922). В качестве продолжения турне в течение этого года запланировано посещение и других регионов мира.

Во время тура операторам будет предоставлена возможность совершить полет с пилотом и пассажирами, где будут продемонстрированы возможности ЕС175. Также гостей ознакомят с инновационными условиями послепродажного обслуживания, оказываемого компанией Eurocopter.

Объявленные летно-технические характеристики обеспечивают ЕС175 конкурентные преимущества в своем классе. Его рекомендованная крейсерская скорость сейчас увеличена до 150 узлов (277 км/ч), что на 10 узлов больше, чем в первоначальном варианте,



причем без ущерба для полезной нагрузки, а максимальная эксплуатационная скорость превышает 165 узлов (305 км/ч). И все эти возможности реализуются при крайне низком уровне вибрации.

Вертолет создан в тесном сотрудничестве с самыми требовательными эксплуатантами вертолетной техники и призван соответствовать наивысшим стандартам безопасности для пассажирского транспорта. ЕС175 предусматривает систему помощи при пилотировании, включающую в себя современную 4-х-уровневую автоматическую систему управления полетом, позаимствованную у ЕС225, а также высокочувствительную новую авионику и удобный интерфейс. Винт ЕС175, созданный по технологии Spheriflex, также обеспечивает непревзойденный уровень комфорта, максимально снижая уровень

вибрации, сопоставимый с ЕС155. Вертолет ЕС175 располагает самым просторным салоном в своем классе, с большой площадью остекления и оптимизированной системой климат-контроля в воздухе и на земле.

Применение в этом вертолете новейших технологий потребовало дополнительных тестов и повлияло на сроки сертификации. Первоначально Eurocopter рассчитывал получить сертификат на ЕС175 в сентябре 2012 года, однако, по уверению компании, это не повлияет на срок начала поставок, которые запланированы на сентябрь 2013 года.

Напомним, что первый серийный ЕС175 взлетел в начале декабря 2012 года. Число заказов на ЕС175, начиная с 2008 г., составило более 130 вертолетов.

Опять рекорды

За два месяца 2013 года новейшие бизнес-джеты компании Gulfstream Aerospace – крупногабаритный ультрадальний G650 и суперсредний G280 – установили на двоих семь рекордов скорости между парами городов. Судя по всему, они не успокоятся, пока не соединят все города мира.

Флагманский G650 в январе 2013 года начал всемирное турне по наиболее значимым регионам. За прошедшее время он уже побывал в 28 аэропортах шести стран, пролетев в общей сложности 40 000 морских миль (74 000 км). И за это время показал пять рекордов скорости между парами городов. Причем четыре из них были установлены в течение пяти дней, когда самолет совершал тур в Россию и на Ближний Восток.

«G650, который был введен в эксплуатацию чуть более двух месяцев назад, предлагает пересмотреть то, что операторы бизнес-джетов могут ожидать от своих самолетов», - говорит Лэрри Флинн, президент компании Gulfstream. «Сочетание в нем эксплуатационных качеств, дальности, скорости и комфорта не имеет аналогов в нашей отрасли. Когда Вы летите на G650, Вы получаете незабываемые впечатления».

А рекордная неделя для самолета началась 23 января 2013 года, когда он вылетел из международного аэропорта Даллас, Вашингтон, округ Колумбия, и приземлился в международном аэропорту Доха в Катаре. G650 пролетел 6475 морских миль (11 992 км) на скорости $M=0,88$ за 11 часов 40 минут, в результате чего средняя скорость на этом маршруте составила 603 миль/ч (970 км/ч).

25 января 2013 г. флагман отправился в обратную дорогу: из международного аэропорта Дохи в аэропорт Тетерборо, Нью-Джерси. Этот полет длился 13



В перерыве между рекордами G650 побывал в Шереметьево

часов 3 минуты на скорости $M=0,87$. G650 пролетел 6102 морских мили (11 301 км) при средней скорости 537 миль/ч (864 км/ч). (Примечание BizavNews: Полет с востока на запад обычно занимает больше времени из-за постоянных струйный воздушных течений на большой высоте, которые направлены с запада на восток. То есть, при полете с запада на восток воздушное течение попутное, а в обратную сторону – встречное. Скорость таких течений составляет около 30 м/с (108 км/ч)).

26 января 2013 года G650 совершил полет из аэропорта Тетерборо во Внуково. При скорости полета $M=0,90$ бизнес-джет покрыл расстояние в 4190 мор-

ских миль (7760 км) за рекордно короткое время – 7 часов и 47 минут. Средняя скорость G650 составила 619 миль/ч (996 км/ч).

Самый последний рекорд скорости пришелся на обратную дорогу 28 января 2013 года. G650 вылетел из московского аэропорта Внуково и через 9 часов 33 минуты приземлился в аэропорте Саванны Hilton Head. Бизнес-джет пролетел 4774 морских мили (8841 км) на скорости $M=0,90-0,91$, в результате чего средняя скорость составила 574 миль/ч (924 км/ч).

продолжение ►

А на пути в Австралию на выставку Avalon 2013, которая проходит с 26 февраля по 3 марта, установил еще один рекорд скорости, пролетев расстояние между Гонолулу и Оклендом в 3 868 морских миль (7 164 км) за 7 часов 57 минут.

G650, который уже имеет три зарегистрированных рекорда скорости между парами городов, сертифицирован FAA 7 сентября 2012 года. Первый самолет был поставлен заказчику 20 декабря 2012 года.

Перелет двух новинок Gulfstream Aerospace в Австралию на выставку Avalon 2013 компания решила совместить с установлением очередных рекордов скорости между парами городов. Последние демонстрационные туры этих бизнес-джетов практически всегда заканчиваются подачей заявок на регистрацию рекордов скорости.

Менее дальнобойный G280 отличился на пути в Австралию на выставку Avalon 2013, демонстрация

на которой является частью мирового турне, проводимого с целью ознакомления клиентов с двумя новейшими самолетами Gulfstream. На этом маршруте суперсредний бизнес-джет совершил две технические посадки и установил три рекорда скорости между парами городов.

Первый отрезок из Карлсбада в Калифорнии до Гонолулу самолет пролетел за 5 часов 31 минуту при средней скорости 0,83 Маха и покрыл расстояние в 2 322 морских мили (4 300 км). При этом он совершил полет с максимальным весом, продемонстрировав свои возможности взлета с короткой взлетно-посадочной полосы (4 897 футов / 1 492 метра).

Расстояние в 2 292 морских мили (4 245 км) из Гонолулу в Паго-Паго G280 пролетел за 5 часов 12 минут при средней скорости 0,83 Маха. Перелет из Паго-Паго в Мельбурн (2 846 морских миль (5 270 км)) занял 7 часов 16 минут при средней скорости 0,80 Маха.

С момента его ввода в эксплуатацию в 2012 г. G280 установил 22 официальных рекорда скорости между различными парами городов. С начала работы демонстратора G280 в ноябре 2012 года самолет побывал в 65 городах 15 стран, налетав более 340 часов. Его самым длинным беспосадочным перелетом стал перелет из Саванны в Лондон, с расстоянием 3 676 морских миль (6 808 км).

Пока эти рекорды проходят утверждение в американской Национальной аэрокосмической ассоциации, компания направила данные по этим полетам в Международную авиационную федерацию в Швейцарии для признания в качестве мировых рекордов.

G280 «отдыхает» на статической стоянке Avalon 2013 после рекордных перелетов



D-Jet опять «заморозили»

Канадское подразделение компании Diamond Aircraft в очередной раз приостановило программу одномоторного сверхлегкого бизнес-джета D-Jet. В связи с этим отправлены во временный отпуск большинство сотрудников, работавших над проектом. «К сожалению, мы должны приостановить работу над проектом D-Jet до поступления дополнительного финансирования», - говорит президент и генеральный директор Diamond Aircraft Петер Маурер.

В марте 2011 года Diamond Aircraft уже приостанавливала работы по программе D-Jet, и в отпуск на неопределенный срок было отправлено 213 работников завода компании в Лондоне в канадской провинции Онтарио. Тогда производитель запросил у федерального правительства займ в размере \$35 миллионов и, в случае положительного решения, обещал вернуть его в течение 18 месяцев. Также Diamond Aircraft утверждала, что он будет «спусковым крючком» для привлечения частных инвестиций, и этого будет достаточно для завершения программы по D-Jet, проведения его сертификации и начала поставок, но госсредств не получила.



В далеком 2006-м перспективы D-Jet были радужными

Летом 2011 компания все-таки нашла средства, однако не сообщила их источник, и возобновила программу. А в ноябре того же года инвестиционная компания Medrar Financial Group, расположенная в Дубае, согласилась приобрести контрольный пакет акций канадской Diamond Aircraft Holdings. Таким образом, производитель получит жизненно необходимую финансовую поддержку для развития программы D-Jet. Условия соглашения с Medrar не разглашались, но президент инвестиционной компании Жамиль Мумарчи пообещал, что Medrar обеспечит все потребности Diamond в капитале.

Наверно разработка самолета оказалась слишком дорогой, или ближневосточный инвестор потерял

интерес к программе. В итоге, повторяется ситуация двухгодичной давности.

Программа D-Jet была запущена в 2003 году и стала первым шагом австрийского производителя на рынке бизнес-джетов. Реализация этой программы проходила на заводе компании Diamond в Лондоне канадской провинции Онтарио. Завершить сертификацию и ввести в эксплуатацию D-Jet изначально планировалось в 2006 году.

В прошлом году, по данным GAMA, Diamond Aircraft поставила 156 самолетов общей стоимостью \$ 53,5 млн. В 2011 году компания изготовила 185 самолетов стоимостью \$ 73,1 млн.



SBJ получит законцовки крыла

Окончательное решение об установке законцовок крыла на Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) еще не принято, однако результаты продувок, проведенных в прошлом году в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), свидетельствуют, что законцовки крыла позволят улучшить характеристики самолета не менее чем на 3%, об этом сообщил Александр Долотовский, заместитель главного конструктора по аэродинамике компании «Гражданские самолеты Сухого». По его словам, до конца года можно установить законцовки на прототип и начать летные испытания.

«Эффект от законцовок будет наиболее заметен на версии с повышенной дальностью полета (LR — Long Range) и на бизнес-джете SBJ (Sukhoi Business Jet), — говорит Долотовский. — Однако результаты продувок продемонстрировали улучшение не только показателей на крейсерском режиме, но и взлетно-посадочных характеристик». Увеличение подъемной силы крыла позволит расширить ограничения по базированию в условиях жаркого климата и высокогорья, а также несколько снизить уровень шума на местности. Поэтому установка законцовок в качестве опции будет доступна не только для вариантов LR и SBJ, но и для базовой версии самолета.



С точки зрения аэродинамики, наилучшие результаты при продувках показали наклонные законцовки, похожие на плавники, однако они создавали слишком большой изгибающий момент на крыле, что воспрепятствовало бы возможности их установки на уже эксплуатируемые самолеты (retrofit) без серьезной доработки силовой конструкции крыла. Поэтому в качестве рабочего варианта выбраны вертикальные законцовки.

Кроме этого, SBJ получит усовершенствования коммерческого самолета с увеличенной дальностью SSJ 100LR. Его конструкция полностью идентична базовой версии, отличия только в допустимом максимальном взлетном весе, который увеличен на 7,3% (с 45880 до 49450 кг), благодаря чему в существующие топливные баки можно залить больше керосина. Кроме того, у SSJ 100LR изменены настройки двигателей SaM146, которые выдают взлетную тягу на 5% больше, а также ряд параметров в системе автоматического управления полетом.

Стартовым заказчиком SBJ стал швейцарский оператор Comlux. Компания заказала два самолета и разместила опцион еще на два лайнера. В настоящее время уже начата сборка первого самолета для Comlux. Ранее предполагалось, что производитель передаст оператору «зеленый» самолет, который будет оснащен интерьером в подразделении Comlux Amtrica. Для этого ГСС одобрила этот центр комплектации для работ на SBJ. Однако перевозчик также рассматривает возможность оборудования бизнес-лайнера силами отечественных компаний, которые уже имеют проекты пассажирских VIP-салонов для SSJ-100. Оператор планирует эксплуатировать SBJ в своем казахстанском подразделении.

По материалам АТО

Казань приняла президентскую комиссию

В полевых условиях авиационного ангара 25 февраля 2013 года в Казани прошло первое заседание комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения. Проблем, которые надо обсудить, за пару десятилетий скопилось необозримо много: таможенные пошлины на ввоз иностранных воздушных судов и производство собственных, цены на авиабензин и сложности сертификации самолетов, строительство взлетно-посадочных полос и метеобеспечение. Всем этим надо было заняться уже давно, но сегодня дело завертелось потому, что многие большие боссы сами стали летать и смогли взглянуть на дело с пилотского кресла.

Заседание проходило в ангаре, но не простом, а, если так можно выразиться, VIP-овском. Здесь под крылом ООО «Тулпар Техник» хранятся и обслуживаются бизнес-джеты, в том числе и те, на которых летают высшие чиновники РТ. Мероприятие проходило на фоне двух VIP-бортов: еще советского производства Як-40 и современного канадского Bombardier Global 5000. Неподалеку примером частнопилотских устремлений стояла Cessna 172.



Соответствующим обстановке важных персон на мероприятии было немало: председатель комиссии, бывший министр экологии РФ Юрий Трутнев, помощник президента РФ, бывший министр транспорта РФ Игорь Левитин, олигарх и министр РФ по вопросам «Открытого правительства» Михаил Абызов, заместитель министра транспорта РФ и бывший гендиректор «Аэрофлота» Валерий Окулов, главком ВВС Виктор Бондарев, член Совета Федерации Максим Кавджарадзе. Из местных - президент РТ Рустам Минниханов, министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин, само собой, авиатранспортная верхушка РТ едва ли не в полном составе. Отметим, что в Казани прошло первое заседание путинской комиссии (создана в ноябре 2012 года) – одно совещание проходило до этого, но оно было чисто организационным.

Эксперты полагают, что дело с АОН сдвинулось с мертвой точки прежде всего потому, что многие «начальники» сами стали летать. «Вообще, все, что положительного происходит в области АОН, происходит благодаря всякого рода личным связям, - рассказал директор авиационного учебного центра «Авиатор» Василь Ханалиев. - И то, что законодательство для легкой авиации стало более разумным, - тоже благодаря людям из власти, которые летают». Мнение о личном примере поддерживает и заместитель директора ООО «Авиакомпания «Вектор» Радик Туйкин: «Президент Владимир Путин сам полтора года тихонечко подлетывал, освоил дельталет, поддерживает это дело. Нам повезло в том, что президент стал пилотом. Правильный, хороший шаг». «Думаю, Путин создал эту комиссию в том числе и по обращению больших начальников, - отметил генеральный директор ОАО «Казанское авиапредприятие» (КАП) Магомед Закаржаев. - Тот же председатель комиссии Трутнев сам летает и видит

эти проблемы. И сейчас много таких во власти, кто имеет свидетельство пилота и летает».

Участники совещания обязательно отмечали, как в Татарстане, в отличие от других регионов, развита АОН. Должно быть, были впечатлены посещением аэродрома «Куркачи», где базируется немало легких воздушных судов. Суда АОН эксплуатируют 6 компаний – авиакомпании КАП, «Ак Барс Аэро», «Тулпар Эйр», учебные организации «Авиатор», «Вектор», центральный аэроклуб РТ. По подсчетам Закаржаева, парк судов АОН в РТ – 39 вертолетов и 33 самолета. Многие из них принадлежат известным в республике людям. И, по мнению главы КАП, модно летать завел не кто иной, как Минниханов, в 2004 году купивший вертолет Robinson и научившийся на нем летать. «Robinson сменили вертолеты Bell, - отметил в своем выступлении Закаржаев, - и очень скоро это стало популярно и модно, и с тех пор многие руководители предприятий, бизнесмены, крупные фермеры и так далее обзавелись вертолетами и самолетами, и это стало для них серьезным подспорьем в бизнесе».

В течение двух часов, которые длилось совещание, его участники довольно согласно обсудили, что ситуацию надо выправлять. На фоне других стран Россия выглядит непрезентабельно, отметил генеральный директор ОАО «Финансовая корпорация «Открытие» и руководитель рабочей группы комиссии по экономическому стимулированию Рубен Аганбегян и аргументировал свою точку зрения цифрами. В России - 2 450 судов АОН, а в ЮАР – 11,5 тыс., в Бразилии – 20 тыс., а в США – аж 223 тысячи. В России одно судно АОН приходится на 60 тыс. человек, в США – на 1,4 тысячи. Словом, налицо не-

продолжение

соответствие парка АОН экономико-географическому положению России. Если отталкиваться от него, у нас должно быть как минимум 10 - 13 тыс. самолетов и вертолетов АОН.

Что делать? Ликвидировать или минимизировать экономические барьеры на пути АОН, которые мешают людям покупать суда и пользоваться ими. То есть, снизить налоги на авиационные площадки, отменить таможенные пошлины на импортируемые суда АОН и авиабензин, модифицировать транспортный налог на ВС, открыто публиковать все цифры (количество судов, персонала, сведения о катастрофах, инцидентах и так далее), сделать более либеральными медкомиссии и так далее... Аганбегян пообещал проработать «всю экономику и индустрию АОН» за полгода, но наткнулся на явное неувольствие Трутнева: «Срок в полгода мне совсем не нравится. Он никуда не годится. Люди ждут, вся страна узнала, что создана президентская комиссия по развитию малой авиации... То, что мы заседать умеем, это никому не интересно совсем. Рустам Нургалиевич скажет: «Зачем я их пригласил? Никакой пользы нет!» Мне нравится срок в две недели. Игорь Евгеньевич, - обратился Трутнев к Левитину, - через две недели подготовить проект поручения президента на тему уменьшения государственных изъятий. Если вы мне сейчас скажете: «Три недели, месяц», - я соглашусь, а больше – нет. Месяц? – вздохнул, услышав ответ, председатель комиссии. - Ну, хорошо, месяц. Добавляем все прозвучавшие предложения и делаем проект поручения. Надо двигаться».

Среди прочего говорилось и о засилье бюрократии, странных организациях, препятствующих работе. Авиация вынуждена бороться не только с силой земного притяжения, но и с огромным количеством административных барьеров, констатировал Трут-



нев. «Пока у нас законодательство предусматривает необходимость сертификации даже голубя, сложенного из листа бумаги», - поддержал его заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации минтранса РФ Андрей Шнырев.

«У меня ощущение такое, что если из того количества бумаг, которые мы гоняем по кругу, самолетники делать, то Россия будет самой авиационной державой, а толку никакого нет, - Трутнев постарался говорить зловеще. - Посмотрите, можно посокращать чиновников и бумаг по максимуму, будьте так любезны. Сколько времени надо, чтобы предложения в этой части подготовить? Было бы здорово, если бы мы эти предложения подготовили синхронно с экономикой и на подпись президенту отправили... Нам не нужно лишних полугосударственных организаций, от них всегда остается такое странное ощущение».

Завершающим мероприятием стал сводный доклад руководителя рабочей группы по совершенствованию нормативно-правового обеспечения Максима Кавджарадзе.

В числе существенных преград развития авиации общего назначения были названы недостатки действующего законодательства Российской Федерации, а также существующей системы уполномоченных в области авиации органов исполнительной власти. Среди предложений по разрешению недостатков законодательства Максим Кавджарадзе указал на необходимость внесения соответствующих изменений в Воздушный Кодекс Российской Федерации, направленных на конкретизацию предмета правового регулирования АОН, а также снятие проблем неоднозначного толкования вопросов осуществления АОН авиационных работ на платной основе.

По материалам БИЗНЕС Online