



В пятницу закончила свою работу 13-я европейская выставка бизнес-авиации EBACE. По количеству участников, да и вообще по уровню, женеvские смотрины особо не отличались от прошлогоднего мероприятия. Официальные цифры даже в чем-то проигрывают прошлогоднему шоу: 12353 посетителей в 2013 году против 12638 в 2012; 460 экспонентов в 2013 против 491 в прошлом и 52 самолета в этом году и 60 в 2012. И несмотря на то, что это третий результат за все время существования выставки, снижающийся тренд не может не огорчать организаторов. Это и не мудрено. В современных экономических реалиях многие участники рынка предпочитают решать проблемы на местах, нежели тратить драгоценное время на общение с давно уже знакомыми партнерами.

Однако у нынешней выставки была одна отличительная черта. В этом году организаторы действительно очень профессионально подошли к формированию деловой программы. В рамках EBACE-2013 было проведено около 30 пресс-конференций и круглых столов. Многочисленные проблемы европейского рынка бизнес-перевозок стали главной темой для дискуссий специалистов. И как выяснилось единого рецепта выхода из нынешней ситуации, просто не существует.

Порадовали Pilatus и Bombardier, которые скрасили своими новыми проектами шоу. Между тем практически все производители, рассказывая журналистам о перспективах европейского рынка, меняют в традиционных презентациях только регионы, оставляя неизменными слова о значимости рынка, которые уже не раз звучали на предыдущих выставках и конференциях.



Европа в стагнации

В преддверии выставки EBACE 2013 компания Avinode подвела итоги европейского трафика за первые четыре месяца 2013 года. Согласно данным, количество рейсов европейских бизнес-джетов снизилось на 6,4% с 2011 по 2013 годы **стр. 9**



Pilatus приоткрыл занавес

Pilatus Aircraft, который на протяжении последнего полугодия интриговал всю авиационную общественность своим новым проектом под названием PC-24, наконец-то раскрыл детали будущего самолета **стр. 16**



Bombardier представил Challenger 350

Самолет разработан совместно с NetJets, которая и стала стартовым заказчиком. В будущем он, возможно, вытеснит предшественника, который создал класс суперсредних бизнес-джетов и находится на конвейере почти 10 лет **стр. 20**



Десять лет превосходства

Уже в своем названии Royal Jet заложила азы своей будущей философии, и сейчас слоган «Luxury – это наш ДНК» вполне соответствует статусу и успеху компании. А десять лет немалый срок для любой компании **стр. 23**



КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

Gulfstream G650

АСЖС получил доступ к «российским» Airbus

Airbus Corporate Jet Centre, входящий в консорциум Airbus Industries, сообщает о получении сертификата на организацию услуг ТОиР и комплектацию интерьеров (Part 145), выданного авиационными властями России (Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное автономное учреждение «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте»). Согласно подписанным документам, АСЖС имеет право предлагать вышеперечисленные услуги компаниям и частным владельцам самолетов семейства А320 (включая корпоративные модели), которые зарегистрированы в России. В настоящее время только два АСЖ319 имеет

российскую регистрацию (оба борта летают в СЛО «Россия»), однако в компании не исключают того, что в будущем их количество может увеличиться.

Напомним, что в декабре 2012 года АСЖС подписал контакт с федеральным государственным бюджетным учреждением «Специальный летный отряд «Россия» на предоставление эксклюзивного пакета услуг «VIP Pass». Теперь же подобный сервис будет доступен и новым потенциальным клиентам компании.

«В отличие от традиционных сервисных центров, где поддержка самолетов основана на стандартах авиакомпаний, АСЖС предлагает широкий спектр услуг – от комплексного, эксклюзивного, высококачественного технического обслуживания до возможности планирования бюджетных расходов – полностью предназначенный для эксплуатантов бизнес-джетов Airbus», – сообщает Бруно Гальза, главный директор по продажам и маркетингу.

Airbus Corporate Jet Centre осуществляет все виды работ по ТОиР для любого из операторов самолетов АСЖ, как корпоративных, так правительственных и частных, через предлагаемый пакет сервисных услуг, который является простым решением в любой сложной ситуации. Пакет услуг включает в себя множество преимуществ, включая гибкие решения, покрывающие все потребности операторов воздушных судов АСЖ в проведении различных форм технического обслуживания, вплоть до самой тяжелой, и внепланового ремонта. Также в АСЖС предлагают эффективное планирование бюджетных средств и предсказуемые расходы на техобслуживание. У компании в наличии имеется единый центр обслуживания по проведению всех видов работ, включая техническое обслуживание интерьера самолета.



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

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

Бeechcraft собирается выпускать одномоторные турбопропы

Компания Beechcraft близка к определению ключевых характеристик нового одномоторного турбовинтового самолета, который к концу текущего десятилетия станет основателем линейки одномоторных самолетов американской компании. Новый продукт станет первым представителем Beechcraft в этом классе самолетов.

В настоящее время компания занимается тщательной оценкой всех моделей собственной производственной линейки. Также производитель обратился к клиентам за предложениями и пожеланиями, которые будут учтены при проектировании. Одним словом, Beechcraft попросила клиентов (и других пользователей) оценить уровень интереса к самолету, который будет обладать заданной производительностью и эксплуатационными характеристиками и

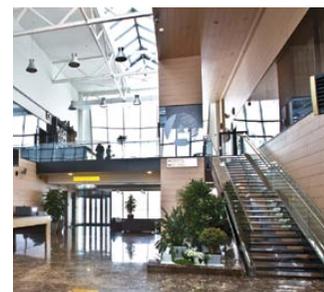
предлагаться по определенной цене. С этой целью проводится анонимный опрос с целью определить видение операторами качества желаемого одномоторного самолета в сравнении с имеющимися предложениями в этом сегменте – Cessna Caravan, Daher Socata TBM 850 и Pilatus PC-12NG.

По словам Шона Вика, исполнительного вице-президента компании по связям с клиентами, исследования подобного рода будут проводиться до конца текущего года, после чего будет выработано окончательное решение. Еще в ноябре прошлого года он заявил, что Beechcraft работает над пятилетним планом выпуска продукции, который включает в себя четыре новых разработки. В частности, тогда он показал слайд с изображением одномоторного турбовинтового самолета с удлиненным фюзеляжем, законцовками крыльев и Т-образным оперением. По его словам, модель рассчитана на перевозку от 8 до 11 пассажиров со скоростью 555 км/ч и превосходит по этим показателям Pilatus PC-12. Самолет также будет иметь большой грузовой люк. Как он отметил, «модель будет достойной эволюцией существующих Beechcraft», видимо, имея в виду Bonanza. Он не предоставил никаких деталей о двигателе, но намекнул, что компания имеет давние отношения с Pratt & Whitney.

Вместе с тем, Beechcraft рапортует об увеличении поставок в первом квартале 2013 года на 81% (в сравнении с 2012-м), что свидетельствует о крепком финансовом положении обновленной компании.



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

Еще дальше и быстрее

15 мая 2013 года бизнес-джет Gulfstream G650 вновь продемонстрировал свои исключительные качества, пролетев более 6 855 морских миль (12 695 км) всего за 13 часов и 32 минуты, тем самым поставив рекорд скорости между городами Шанхай и Ньюарк, Нью-Джерси.

G650 вылетел из международного аэропорта Хунцяо в Шанхае 18 апреля в 10:38 вечера по местному времени с пятью пассажирами и четырьмя членами экипажа на борту. Согласно требованиям Управления воздушным движением самолет должен был провести первый час полета на высоте ниже 31 000 футов (9 500 м) перед тем как занять нормальную крейсерскую высоту от 41 000 до 51 000 футов (от 12 500 до 15 500 м). Самолет осуществлял полет со скоростью 0,85-0,88 Маха, что равнялось средней скорости в 506 узлов с момента взлета до посадки.

Бизнес-джет прибыл в международный аэропорт Ньюарк Либерти через 13 часов и 32 минуты, в 12:10 ночи по местному времени. В условиях ограниченной видимости в районе аэропорта при заходе на посадку и посадке экипаж использовал Улучшенную систему технического зрения EVS II, которой G650 оснащается в стандартной комплектации.

«Этот перелет демонстрирует высокую дальность полета и огромные технологические возможности самолета G650», - комментирует Скотт Нил (Scott Neal), старший вице-президент отдела маркетинга и продаж компании Gulfstream. «В данном случае самолет преодолел реальные эксплуатационные проблемы и осуществил перелет быстро и безопасно. Это пример той эффективности, которую могут ожидать операторы от G650».

А спустя неделю, на выставке EBACE 2013, компания получила официальное подтверждение рекордов скорости между парами городов, установленных в 2012 году. Две авторитетных международных авиационных организации, Национальная ассоциация аэронавтики США (NAA) и Международная авиационная федерация (FAI), признали за тремя бизнес-джетами Gulfstream 30 рекордов скорости.

На церемонии вручения подтверждающих дипломов президент и исполнительный директор Национальной ассоциации аэронавтики Джонатан Гаффни сказал: «Мы гордимся тем, что смогли поработать с Gulfstream при регистрации этих рекордов и поздравить компанию с каждым из них». Производителя также поздравил Жан-Марк Бадан, генеральный секретарь Международной авиационной федерации.

Президент Gulfstream Лэрри Флинн поблагодарил своих сотрудников за усилия, которые они приложили, чтобы выпустить новейшие G650 и G280 и установить на них многочисленные рекорды в прошлом году.

В 2012 году было установлено два рекорда скорости на G650: в полете из Вашингтона в Женеву (средняя 510 узлов (945 км/ч) и из Женевы в Саванну (465 узлов (861 км/ч). Шесть рекордов скорости установил G150, в том числе на маршруте из Либревилья, Габон, в Кейптаун, ЮАР, со средней скоростью 448 узлов (830 км/ч). А самым «урожайным» на рекорды в 2012 году стал G280. Этот суперсредний бизнес-джет установил в прошлом году 22 рекорда скорости между парами городов.

В настоящее время обрабатываются еще более 20 заявок на рекорды скорости, установленные бизнес-джетами Gulfstream.



Cessna напомнила о корнях Citation

В память о тезке своей линейки реактивных самолетов Citation, компания Cessna поддержала своих клиентов, отправившихся в начале мая на дерби в г. Луисвилл, Кентукки. К выходным в район Луисвилла прибыло более 600 рейсов авиации общего назначения, и Cessna Aircraft приветствовала пилотов и гостей со своими самолетами Citation, которые когда-то получили название в честь знаменитой чистокровной лошади.

Линейка Citation была названа так в честь породистого скакуна по кличке «Citation». В 1948 году он выиграл дерби на ипподроме Churchill Downs в Кентукки, обойдя ближайшего соперника на три с половиной корпуса. Позже Citation победил на Preakness Stakes и Belmont Stakes, что принесло ему Тройную корону 1948 года. Citation был известен тем, что им было очень легко управлять, и жокей никогда не испытывал с ним никаких проблем или сложностей.

Самолет Cessna Citation известен своими летно-техническими характеристиками и легкостью эксплуатации. В знак давних традиций лидерства, Cessna выставила свои самолеты на территории компании Atlantic Aviation, базового оператора в Международном аэропорту Луисвилла. Часть экспозиции составили Citation XLS+ и Citation CJ3. Кроме того, компания продемонстрировала клиентам и посетителям макет нового Citation Latitude.

Ожидаемый Citation Latitude имеет максимальную дальность полета 2500 морских миль (4630 км), его салон считается одним из самых просторных и элегантных в данной категории самолетов. Latitude рассчитан на двух членов экипажа и восьмерых пассажиров, максимальная высота его полета составляет 45000 футов (13716 м), а максимальная крейсерская скорость - 440 узлов (815 км/час). Самолет набирает высоту в 43000 футов (13106 м) всего за 23 минуты.



Citation, восьмой лауреат Тройной короны



Первый реактивный Cessna Citation

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

Jet Travel Club привлекает

В рамках выставки EBACE-2013 представители ГК АВКОМ сообщили о текущей реализации проекта Jet Travel Club, который был запущен в апреле 2012 года. В настоящее время компания фиксирует рост показателей на 50-70% ежемесячно.

Согласно данным компании, ежемесячный налет каждого из трех клубных Cessna Citation Jet составляет 55 часов. А среднестатистический рейс длится 1-3 дня с двумя-тремя пассажирами и преимущественно по внутрироссийским направлениям.

Jet Travel Club – проект ГК АВКОМ-Д основанный на некоммерческих (частных) полетах самолетов, принадлежащих клубу, в интересах своих членов. По словам Евгения Бахтина, принцип работы клуба в упрощенном виде можно сравнить с услугой аренды автомобилей. При таком, автомобильном, сравнении коммерческие чартеры попадают в категорию такси. Иначе говоря, Jet Travel Club не предоставляет транспортные услуги, а зарабатывает на поддержании

летной годности и ТОиР самолетов клуба.

На полеты членов клуба накладывается некоторое ограничение – нельзя использовать свое членство и доступ к самолетам Jet Travel Club для коммерческих перевозок (согласно статьи 61, п. 4 Воздушного Кодекса). Но это также позволяет членам клуба все фактические расходы при организации полета оплачивать самостоятельно. По словам Евгения Бахтина, стоимость полета из Москвы до Санкт-Петербурга может уложиться в 3-4 цены билета бизнес-класса регулярной авиакомпании. То есть проект привлекает широкий круг деловых путешественников. Именно на них и делают ставку в компании.

В настоящее время доступны три вида клубных карт: месячная, трехмесячная и годовая. В последнее время компания стала наблюдать тенденцию роста количества пользователей долгосрочных карт, однако «младшие» карты пока остаются самыми популярными.



Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации

RUBAA

Russian United Business Aviation Association

II БАЛТИЙСКИЙ ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

1-2 августа 2013 года,
Юрмала, Латвия
Hotel Jurmala SPA
под эгидой ОНАДА

www.bbaf.aero

Премьера Bell 429 на HeliRussia 2013

Компания Jet Transfer, официальный представитель Bell Helicopter в России и на Украине, приняла участие в выставке HeliRussia 2013. В этом году на экспозиции впервые был представлен новейший вертолет Bell 429.



«Интерес к Bell 429 заметно увеличился! Думаю, что это обусловлено в первую очередь превосходными характеристиками и возможностями данной модели», - сообщает Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer. «Мы получили хорошие результаты на выставке. Наряду с большим интересом со стороны частных клиентов, велись переговоры о медицинском и конвертируемом варианте Bell 429. В ближайшее время мы объявим о результатах и назовем количество подписанных контрактов».

Во время выставки было подписано соглашение между компаниями Jet Transfer и Транзас о сотрудничестве в части установки российского оборудования ГЛОНАСС/GPS на вертолеты Bell-407 и Bell-429.

Exclases Holdings поставит в Россию очередной GrandNew

Как стало известно BizavNews, в рамках прошедшей на прошлой неделе выставки Heli Russia 2013 компания Exclases Holdings, которая является эксклюзивным дистрибьютором AgustaWestland в России и странах СНГ, сообщила о подписании ряда контрактов на вертолеты для российского рынка.

Согласно первому контракту, очередной вертолет GrandNew в VIP-конфигурации для российского клиента будет поставлен в июле текущего года (за последние семь месяцев это уже пятая поставка GrandNew в страну). Также пять вертолетов AW139 в VIP-конфигурации, собранные в подмосковном Томилино на производственных мощностях компании HeliVert, отправятся российским заказчикам начиная с июня 2013 года.

По словам представителей AgustaWestland, подписание этих контрактов является еще одним важным

подтверждением успеха, достигнутого в России гражданскими вертолетами AgustaWestland. Представитель Exclases Holdings не стал называть, кому в России будут переданы заказанные вертолеты, но отметил, что компания видит большой потенциал для моделей AgustaWestland на российском рынке. Всего же AgustaWestland поставила в Россию более 40 вертолетов, при этом 30 из них были проданы за последние пять лет. Общее количество заказов на вертолеты AgustaWestland в России и странах СНГ сейчас составляет более 50 машин.

GrandNew представляет собой последнюю версию модели Grand семейства вертолетов AW109. Главные особенности GrandNew – наличие цифровой авионики с электронно-оптическими приборами Chelton Flight Logic, нового цифрового четырехканального дуплексного автопилота и улучшенной системы обзора.



Очередная поставка

Как стало известно BizavNews, 18 марта 2013 года Airbus Corporate Jets поставил очередной 19-ти местный самолет Airbus ACJ319 (бортовой номер A6-CJE) в United Arab Emirates Government. Самолет был передан заказчику в полной комплектации (лайнер был произведен в середине 2011 года) и уже сейчас находится в базовом аэропорту Дубай.

В настоящее время новый ACJ319 временно стал самым большим типом самолета в парке правительственного авиаотряда ОАЭ. Но уже через четыре месяца к нему присоединятся основные флагманы – Boeing 747-400 (два борта находятся на капитальном техническом обслуживании).

Поставка очередного самолета стала для производителя седьмой с начала 2013 года. Свои новые самолеты «обрели» Global Jet Luxembourg, Royal Flight of Oman, Comlux Malta и японская компания Universal Entertainment. Comlux Malta также стала первым получателем самолета ACJ321.

Главный же конкурент европейского производителя – Boeing Business Jet – имеет более скромные результаты. С начала года производитель передал заказчикам лишь четыре самолета: три самолета – BBJ3 в «зеленом» варианте, и все они отправились в Саудовскую Аравию, и один BBJ1 был поставлен китайской компании Nanshan Jets.

А по итогам 2012 года Boeing Business Jets передал заказчикам самолетов почти в два раза больше, чем европейский конкурент (12 полностью оборудованных и готовых к эксплуатации BBJ, и еще 12 «зеленых» бизнес-джетов были отправлены в центры комплектации интерьеров, а Airbus Corporate Jets передал заказчикам девять самолетов (два ACJ318, шесть ACJ319 и один ACJ330) против 14 годом ранее.

Boeing готовит дальнобойный вариант BBJ MAX

На выставке EBACE 2013 компания Boeing впервые представила BBJ3. Однако в настоящее время взор компании устремлен в будущее – производитель прорабатывает дальнобойные варианты перспективного BBJ MAX.

Новый бизнес-лайнер, анонсированный в 2012 году, планируется строить на базе коммерческого 737 MAX 8. Однако производитель хочет попасть с новым самолетом в сегмент ультрадальних больших деловых самолетов, таких как Gulfstream G650 и Bombardier Global 7000.

А этого не получается из-за ограничений базового самолета 737 MAX 8: максимальная дальность BBJ MAX пока остается на уровне 6330 морских миль, тогда как конкуренты предлагают дальность в 7000 миль.

Такой расклад не устраивает производителя, и на выставке EBACE 2013 глава Boeing Business Jets Стив Тейлор рассказал, что компания находится в стадии рассмотрения нового варианта перспективного бизнес-лайнера с дальностью 7000 миль (13 000 км).

По словам г-на Тейлора, есть два пути решения этой задачи. Уже проверенный на классическом BBJ вариант установки на MAX 7 крыла от MAX 8 (оригинальный BBJ имеет фюзеляж от 737-700 и крыло от 737-800). Другой путь – строить более тяжелую версию MAX 8. При этом необходимо будет усиливать шасси и другие узлы самолета, так как в этом



случае максимальный взлетный вес будет равняться таковому у версии MAX 9.

«Мы, конечно, смогли бы продать и такой вариант», – говорит Тейлор. «Однако мы еще не определились с правильным вариантом».

Тем не менее, EBACE 2013 может стать коммерческим стартом для BBJ MAX. Производитель рассчитывает до конца выставки подписать первый контракт на поставку нового бизнес-лайнера.

Однако Тейлор признает, что продажи в сегменте VIP-лайнеров в наши дни очень сложны. С момента последнего EBACE Boeing получил всего три заказа на BBJ. И компания возлагает на BBJ MAX определенные надежды в возрождении интереса к бизнес-лайнерам.

Европа в стагнации

В преддверии выставки бизнес-авиации EBACE 2013 компания Avinode подвела итоги европейского трафика за первые четыре месяца 2013 года. Согласно данным компании, количество рейсов европейских бизнес-джетов за период с января по апрель снизилось на 6,4% в период с 2011 по 2013 год. И в то время, как Европа столкнулась со спадом в течение последних двух лет, на американском рынке эти два года наблюдался рост. А по сравнению с первыми четырьмя месяцами 2012 года, в 2013 году в Европе число самолетовылетов упало на 3,8%, в то время как в США был зафиксирован рост на 1,6%.

Чем же объясняется такая незавидная судьба Европы? Анализ данных Евроконтроля показывает, что внутриевропейский трафик бизнес-джетов снизился на 4,3%, а он составляет 74% всех рейсов бизнес-авиации на европейском континенте. В то же время международные рейсы из европейских стран нахо-

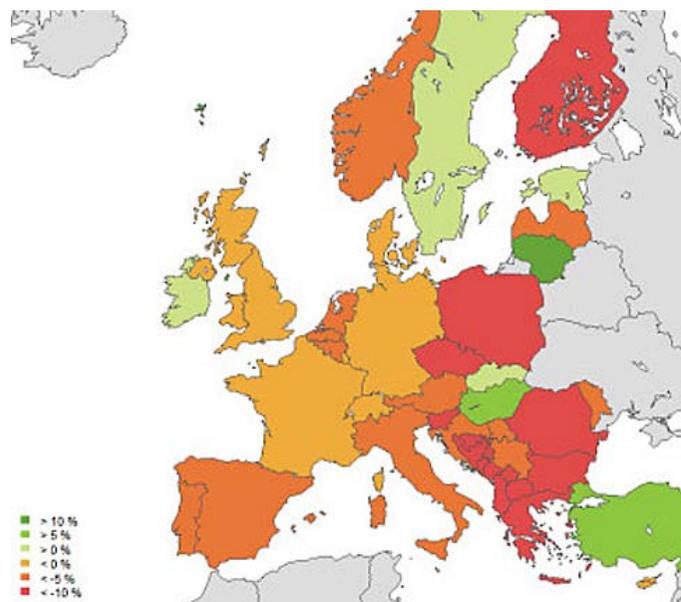
дятся на подъеме, и по сравнению с прошлым годом показали рост на 3,8%.

Также данные Евроконтроля показывают, что снижение трафика обусловлено сокращением в обоих сегментах бизнес-авиации: в коммерческих чартерах и полетах частных самолетов (авиации общего назначения). При этом, на рейсы авиации общего назначения приходится 63% всего европейского трафика бизнес-джетов, и этот сегмент в сравнении с трафиком двухгодичной давности показал снижение на 7%. Тем временем, коммерческие чартеры снизились «лишь» на 6,0% за тот же период.

Однако не все европейские страны показали одинаковую динамику. Среди стран, имеющих более 3000 рейсов бизнес-джетов в год, только Турция, Ирландия и Швеция показали рост в первые четыре месяца 2013 года. А на другом конце шкалы – Чехия, Греция и Польша, которые отметились наибольшим спадом.

Тем не менее, нет худа без добра. Другая сторона тяжелой ситуации в Европе – рост эффективности использования деловых самолетов. В первые четыре месяца 2013 года расстояние, которое бизнес-джеты пролетали с пассажирами, увеличилось по сравнению с уровнем 2011 года на 4% и сейчас составляет 71% от общего «пробега» деловых самолетов.

В то же время изменения по категориям используемых самолетов с 2012 по 2013 год незначительны. Бизнес-джеты начального уровня, легкие и средние показали некоторое снижение, в то время как использование суперсредних и тяжелых самолетов немного выросло. И только сверхдальние самолеты показали рост трафика на 10% в течение рассматриваемого периода.



(THINK BUSINESS)

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

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

* думайте о бизнесе
Thinking without limits

AN EADS COMPANY

продолжение

В течение последних 12 месяцев деловой авиацией было перевезено по Европе приблизительно 1,6 миллиона пассажиров. В то же время, с начала года наблюдается снижение на 5,4% общего количества перевезенных пассажиров по сравнению с аналогичным периодом двухгодичной давности. И это точно соответствует 6,4%-ному снижению фактического трафика с учетом роста использования более крупных воздушных судов.

Эксперты Avinode также отмечают, что среднее количество пассажиров в самолете мало отличается между категориями воздушных судов. Бизнес-джеты начального уровня в среднем перевозят 2 пассажи-

ров, в то время как легкие, средние и суперсредние имеют на борту около 3 пассажиров. Тяжелые бизнес-джеты в среднем везут от 4 до 5 пассажиров, а ультрадальние – только от 3 до 4 пассажиров.

Что касается отдельных моделей самолетов, то наибольшее количество пассажиров перевозит Falcon 900 – в среднем 5,5 пассажиров в каждом полете. С другой стороны, Citation Mustang оказывается наименее загруженным – в среднем лишь 2,1 пассажира в одном рейсе. А Citation Excel является самым популярным бизнес-джетом в Европе с точки зрения полетов, выполняемых с пассажирами на борту – 171000 рейсов за последние 12 месяцев. Неудиви-

тельно, что Citation Excel также выполняет больше всего полетов всех видов.

И все же, несмотря на светлые пятна некоторых регионов, на общем европейском рынке царит стагнация. Многие страны находятся в застое или показали прямое снижение. Сейчас также стало ясно, что сегмент легких бизнес-джетов не оправдал возлагавшиеся на него надежды. А ведь некоторое время назад эти самолеты прочили в драйверы роста европейского рынка из-за их экономичности. Также эксперты надеялись, что рост бизнес-авиации в США станет «заразным», и Европа последует за ней. Однако пока этим надеждам не суждено сбыться.



Летайте удобно

Компания Smart Jets выводит на российский рынок мобильное приложение, позволяющее воспользоваться услугами бизнес-авиации в реальном времени по всему миру. Сервис также доступен на любом онлайн устройстве 24 часа в сутки, 7 дней в неделю в любой точке мира.

Smart Jets, с помощью приложения и онлайн сервиса, предоставляет доступ к нескольким тысячам частных самолетов различных категорий по всему миру в любое время. Сервис позволяет оперативно выбрать не только самолет, на котором будет совершен перелет, но и интерьер, обслуживание в салоне, меню, иными словами любые опции, способные сделать перелет максимально комфортным. Важно то, что забронировать и оплатить выбранные параметры рейса можно прямо с помощью приложения за считанные секунды.

Также Smart Jets предлагает пользователям уникальную программу чартерных перелетов по 16-ти основным направлениям на территории США по фиксированным тарифам. Данный сервис пользуется большим спросом не только в США, но и в других странах. В данный момент уже разработан ряд чартерных маршрутов в Европе, которые появятся в новой версии приложения уже этим летом.

Smart Jets работает с лучшими операторами? и все воздушные суда, представленные Smart Jets, отвечают требованиям наиболее жестких в отрасли стандартов ARG/US и WYWERN.

Приложение для iOS: www.jetSMARTER.com/get.
Онлайн сервис: www.jetSMARTER.com/charter
Если при регистрации в приложении или на сайте клиенты введут код «SJRUS», то они получают \$1000 на свой счет.

Urcast HeliBook оцифровывает вертолеты

Новое приложение для iPad, позволяющее быстро и эффективно сравнивать различные модели вертолетов, анонсировано в ходе Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2013.

Компания Urcast, специализирующаяся на издании цифровых приложений, позволяющих эффективно сравнивать высокотехнологичные товары, анонсировала разработку нового продукта Urcast HeliBook. Это приложение, работающее в операционной системе iOS, будет содержать исчерпывающую информацию по всем современным вертолетам и позволит с легкостью сравнивать различные модели. Базирующееся на уже известной и популярной платформе Urcast JetBook, новое приложение унаследует все его характерные и высоко оцененные пользователями черты и возможности – интерактивные карты дальности, схемы компоновок салонов, инструмент

наглядного сравнения габаритов салонов, обзоры внешнего вида вертолетов на 360 градусов, качественные фото- и видеоматериалы.

«Расширяя нашу продуктовую линейку, мы не могли обойти вниманием столь важный как для России, так и в мировом масштабе вертолетный рынок», - комментирует Иван Веретенников, совладелец компании Urcast. «Тем более, что актуальных справочников по вертолетной технике выходит не так уж много даже в печатном виде, что уж говорить о цифровых платформах. Здесь, на выставке, мы провели ряд индивидуальных презентаций для ключевых игроков этого рынка и получили самый положительный отклик».

«Приложение HeliBook рассчитано прежде всего на частных и корпоративных покупателей, а также продавцов вертолетов», - добавляет создатель приложения Алексей Королев. - «Наш продукт призван облегчить им жизнь и заменить килограммы бумажных изданий на невесомую, но гораздо более эффективную «цифру». Кроме того, мы также намерены представить нашим клиентам и полный спектр российской гражданской вертолетной техники, а не только вертолеты западного производства, чем грешат многие авторитетные бумажные издания».

Компания Urcast, издатель приложения Urcast HeliBook, предлагает широкий спектр цифровых и медийных решений для авиационного бизнеса, используя уникальный профессиональный опыт и экспертные знания двух своих основателей - Ивана «Делового» Веретенникова и Алексея «Профессора» Королева.



NetJets Europe получит Phenom 300

Европейская дочка компании NetJets сообщает, что начнет коммерческую эксплуатацию самолетов Embraer Phenom 300 в начале 2014 года. В NetJets Europe не комментируют количество самолетов, которые будут находиться в эксплуатации, но отмечают, что поставка всех бизнес-джетов займет несколько лет. Как и «американские», новые семиместные Phenom 300 будут поставлены в версии Signature.

Напомним, что концепция для новых самолетов NetJets была специально разработана и получила название Signature (это название будет использоваться на всех новых самолетах оператора). Самолеты серии Signature являются первыми бизнес-джетами, разработкой дизайна которых специалисты компании занимались практически с нуля.

По словам главного операционного директора NetJets Europe Марка Уилсона, высокая производительность самолета идеально подходит для европейских клиентов, а в сочетании с безопасностью, надежностью, и, конечно же, непревзойденным дизайном салона сделает его работу эффективной, а сам самолет очень популярным среди бизнесменов и путешественников.

В головной компании Phenom 300 начал эксплуатироваться в прошлом месяце. В NetJets Europe, скорее всего, пойдут по пути материнской компании и предоставят клиентам возможность существенно сэкономить деньги. Согласно предварительным опубликованным тарифам, в США NetJets предлагает своим клиентам 50-часовой контракт по цене около \$ 550 тысяч. Также в этом случае необходимо доплатить дополнительные сборы, но при этом они не будут превышать \$9600 в месяц.

Продан первый с начала года Lineage 1000

Бразильский авиапроизводитель Embraer начал свой первый рабочий день на выставке EBACE-2013 подписанием договора на поставку первого в этом году самолета Lineage 1000. Заказчиком стала бельгийская компания FLYINGGROUP, которая будет управлять джетом в интересах частного лица. Согласно договору, самолет присоединится к парку перевозчика во второй половине 2013 года и будет доступен для выполнения чартерных полетов. FLYINGGROUP, которая в конце прошлого года стала ключевым игроком европейского альянса AirClub, не раз анонсировала свои планы по укреплению парка дальнемагистральными самолетами и с вводом в эксплуатацию флагмана Lineage 1000 сможет еще существенней усилить собственные позиции в европейском альянсе.

Также производитель сообщает о получении одобрения Lineage 1000 на крутые глиссады 5,5 градусов от бразильских и европейских авиационных властей. Данное решение упростит эксплуатацию лайнера европейскими операторами, так как получен «ключ» к

главному бизнес-аэропорту Европы – Лондон Сити.

Тем не менее, несмотря на многочисленные попытки выйти на новые для себя рынки и сформировать достаточно солидный портфель заказов, Embraer со своей моделью Lineage 1000, существенно проигрывает в сегменте своим основным конкурентам из Airbus Corporate Jets и Boeing Business Jets. В прошлом году Embraer удалось поставить лишь две машины Lineage. Всего же с начала производства 19-ти местного Lineage 1000 заказчики получили менее 15 самолетов. Самыми крупными эксплуатантами в настоящее время являются авиакомпании Dalia Air и Al Jaber Aviation.

Бизнес-джет Lineage 1000 оснащен двумя двигателями компании General Electric и способен развивать скорость до 820 км/час. При восьми пассажирах на борту этот самолет может преодолевать расстояние 7778 км и подниматься на высоту 12497 км. Салон Lineage 1000 разделен на 5 зон, где с комфортом размещаются 19 пассажиров.



Бизнес-джеты добавляются «пачками» На «зебре» в Африку

На фоне не самой спокойной ситуации на европейском рынке бизнес-перевозок, крупные операторы продолжают получать новые самолеты поразительными темпами и объемами. В рамках работы выставки EBACE-2013 представители компании TAG Aviation сообщили журналистам о последнем пополнении воздушного парка.

В соответствии с сообщением компании, за неполный месяц в TAG Aviation началась коммерческая эксплуатация девяти новых бизнес-джетов, большинство из которых крупногабаритные модели типа Dassault Falcon 7X и Bombardier семейства Global.

Теперь, с учетом самолетов, находящихся в управлении компании, флот TAG Aviation насчитывает 140 самолетов (53 собственных), которые базируются в США, Великобритании, Швейцарии, Испании, России, Украине и странах Ближнего Востока, а также Гонконге. И это далеко не все. До конца этого года TAG Aviation рассчитывает ввести в эксплуатацию еще до 15-ти бизнес-джетов.

В настоящее время TAG Aviation Group имеет свидетельство эксплуатанта в Швейцарии, Великобритании, Испании, Бахрейне и Гонконге.

Помимо выполнения чартерных рейсов, TAG Aviation активно работает в других сегментах, включая управление воздушными судами, услугами ТОиР и обучение персонала. Также TAG Aviation управляет собственными FBO в Женеве, Фарнборо, Сионе и Мадриде, где компания оказывает полный спектр услуг, включая наземное обслуживание и топливообеспечение.

Британский оператор Hangar8 в рамках выставки EBACE-2013 презентовал новый проект своей экспансии на африканском континенте. На пресс-конференции глава компании Дастин Драйден рассказал журналистам о первых шагах Hangar8 по освоению нового для себя рынка.

После покупки в 2012 году нигерийского оператора Star-Gate Aviation (сумма сделки \$ 496 тыс.), дела Hangar8 пошли в гору – существенно увеличился трафик и спрос на рейсы по медицинской эвакуации. Сейчас компания вплотную занимается поиском стратегических партнеров и инвестиций под проекты строительства нескольких полноценных авиационных центров, преимущественно в центральной и южной Африке.

Изначально речь идет об аэропортах Лагос, Абуджа (Нигерия) и Пуэнт-Нуар (Конго). Но интересы компании выходят далеко за эти страны. В 2015 году полноценные FBO также появятся в Намибии и ЮАР. В компании надеются, что ежегодный рост трафика, например в Нигерии, составит 12-14%. А чтобы подчеркнуть свой особый интерес к этому региону, Hangar8 специально покрасил один из своих новых самолетов в символ континента – зебру. У многих это вызывает небольшую иронию или даже улыбку, но анализируя опыт других европейских компаний, которые уже укрепились в ряде африканских государств, можно смело утверждать, что для Hangar8 этот рынок станет одним из приоритетных.



Летать безопасно

7 мая 2013 года в аэропорту г. Берлин (Шёнефельд) на воздушном судне Gulfstream 450 (бортовой номер HB-JGB), эксплуатируемом авиакомпанией «Меридиан», была проведена очередная проверка SAFA.

Проведенная проверка не выявила никаких замечаний к фактическому состоянию воздушного судна, его аварийно-спасательному оборудованию, наличию судовой и полетной документации, а также документам членов экипажа самолета.

Благодаря успешно функционирующей системе управления безопасностью полетов авиакомпания «Меридиан» уже на протяжении многих лет успешно проходит как проверки в зарубежных аэропортах по программе SAFA, так и инспекторские проверки в аэропортах Российской Федерации.

Результаты проверки подтверждают право авиакомпании выполнять международные воздушные перевозки без каких-либо ограничений со стороны государств – членов Европейской конференции по гражданской авиации и Европейского агентства по безопасности авиационного транспорта (EASA).

«Достижение лидирующего положения в области обеспечения безопасности полетов в сегменте деловой авиации Российской Федерации стало возможным благодаря успешно функционирующей в авиакомпании интегрированной системе управления безопасностью полетов и менеджмента качества, строгому соответствию производственной деятельности эксплуатанта требованиям российского и международного воздушного законодательства и внедренной практике внутренних проверок и аудитов», - прокомментировали BizavNews в авиакомпании «Меридиан».

Tyrolean Jet Services серьезно увеличивает парк

На пресс-конференции в рамках выставки EBA-CE-2013 австрийский бизнес-оператор Tyrolean Jet Services сообщил журналистам о начале коммерческой эксплуатации сразу трех крупногабаритных воздушных судов: двух Airbus ACJ319 и одного Gulfstream G550.

По словам исполнительного директора компании Мартина Ленера, добавление в парк новых самолетов позволит Tyrolean Jet Services добиться оптимизации в перевозках, что позволит компании развиваться на совершенно разных по структуре рынках, даже в наши экономически нестабильные времена.

Кроме этого, как отметил г-н Ленер, для новых клиентов не на последнем месте стоит престиж, конечно же, в сочетании и с возможностями. «Самолеты семейства ACJ и Gulfstream идеально соответствуют нашему статусу – надежному VVIP-перевозчику, работающему на рынке вот уже более 30 лет. А заказы, которые Tyrolean Jet Services получает в большом количестве из стран постсоветского пространства,

являются основной причиной инвестиций именно в самолетный парк. С этими рынками в будущем мы связываем определенные надежды», - добавляет Мартин Ленер.

На рынке деловой авиации компания Tyrolean Jet Services существует с 1978 г. В начале это был отдел корпоративных перелетов компании Swarovski (производитель синтетических кристаллов и ювелирных изделий из них), однако в дальнейшем перевозки выросли в самостоятельный бизнес. С получением новых самолетов парк Tyrolean Jet Services вырос до 11 бизнес-джетов. Кроме новых самолетов, для заказа чартеров доступны Dornier 328 Jet, Bombardier Global Express, Cessna Citation CJ2, Cessna Citation VII, Gulfstream G200 и ACJ 318. Помимо этого, в управлении находится еще четыре воздушных судна. «Мы хотим брать в управление самолеты тех типов, которые эксплуатируем сами, только в этом случае нам удастся максимально использовать накопленный опыт», - комментирует г-н Ленер.



Своим ходом

За день до начала основной программы 13-й выставки EBACE-2013, компания Embraer решила продемонстрировать лучшие возможности своей новой модели Legacy 500, прилетев на нем из Бразилии. Как и подобает историческому перелету, главным пассажиром рейса стал Эрнест Эдвардс, президент Embraer Executive Jets.



После прилета в минувшую субботу в женеvский аэропорт, г-н Эдвардс на расширенной пресс-конференции рассказал журналистам об основных этапах производства, процессе сертификации и первых поставках. «Во время нашего длительного перелета не было никаких нареканий к самолету, и все системы работали великолепно. Заключительный этап перелета из Ньюфаундленда через Сент-Джон в Женеву занял у нас всего шесть часов, при этом в баках нашего самолета еще осталось почти 25% топлива», - рассказал журналистам г-н Эдвардс.

Несмотря на серию неудач, преследующих самолет в последнее время, г-н Эдвардс уверен, что Legacy 500 и 450 смогут выйти на рынок в нужное время. По расчетам компании, это произойдет именно в то время, когда спрос на такие самолеты восстановится после затянувшейся депрессии. Поэтому вынужденные задержки не сыграют существенной роли в судьбе этих самолетов.

Nextant внедряет инновации

В понедельник 20 мая 2013 года на выставке EBACE-2013 компания Nextant Aerospace анонсировала свою последнюю модель 400XTi. Эта разработка компании является продолжением предыдущего самолета 400XT, а добавление в индекс «i» означает инновации, внесенные в процесс переоборудования восстановленных бизнес-джетов Beechjet. По сравнению с 400XT, новая версия включает ряд усовершенствований, таких как совершенно новый салон с увеличенным пространством и снижение уровня шума. При этом стоимость 400XTi осталась на прежнем уровне – \$ 4,95 млн.

Для увеличения пространства пассажирского салона Nextant разработал новый композитный каркас интерьера. В результате этого был получен выигрыш в районе плеч 8 см и в высоту – 7 см. Также была проделана работа по улучшению шумоизоляции и достигнуто снижение шума на эшелоне FL 410 на 9 дБ, до 66 дБ. Как сообщают в компании, это беспрецедентно низкий уровень шума для самолетов этого класса, которые обычно имеют от 81 до 83 дБ.

Новый салон может быть выполнен в нескольких конфигурациях, но наиболее популярными является компоновка с трехместным диваном и «клубом» с четырьмя креслами. И даже в туалете разработчики добавили пространства в 10 см.

Внешними отличиями новой версии бизнес-джета станут скошенные законцовки крыльев типа «акулий плавник» со встроенными светодиодными фо-



нарями. 400XTi также получит автомат тяги двигателей, что должно снизить нагрузку на пилотов. А в рамках EBACE компания также подписала договор с Jet Aviation Geneva по техническому обслуживанию флота Nextant на всем континенте. В прошлом месяце компания уже подписала аналогичное соглашение с Jet Aviation Singapore.

И не прошло нескольких дней после официальной презентации новой модели самолета, как производитель сообщил о получении первого заказа на обновленный бизнес-джет. Стартовым европейским заказчиком, как и на Nextant 400XT, стал чешский бизнес-оператор Time Air. Предполагается, что новая машина, как и предыдущая, будет использоваться компанией в качестве авиатакси.

Pilatus приоткрыл занавес

Швейцарский авиапроизводитель Pilatus Aircraft, который на протяжении последнего полугодия интриговал всю авиационную общественность своим новым проектом под названием PC-24, наконец-то раскрыл детали будущего самолета. В рамках выставки EBACE-2013, состоялась официальная презентация новой модели. Как и предполагали ранее многие эксперты, новый PC-24 стал, впервые в истории производителя, двухдвигательной реактивной машиной.

Председатель Совета директоров Pilatus Aircraft Оскар Дж. Швенк еще до начала пресс-конференции вспоминал, что еще более десяти лет назад компания опрашивала многих владельцев PC-12, что они

хотели бы увидеть в самолете следующего поколения. Ответы были предсказуемы: сохранив все «сильные» стороны 12-й модели, добавить скорость и комфорт. «В итоге, наш самолет полностью сохранил все уникальные технические характеристики, включая возможность посадки на короткие взлетно-посадочные полосы, а также непревзойденную экономику в эксплуатации. Но теперь у нас два двигателя, а это значит, что перед нами раскрываются возможности выполнения более дальних перелетов в прекрасных комфортных условиях», - комментирует г-н Швенк.

Изначально PC-24 будет предлагаться заказчикам в



трех вариантах: VIP (6-8 пассажиров), для местных авиалиний (до 10 пассажиров) и в качестве самолета для медицинской эвакуации. В будущем линейка модификаций будет увеличена.

Согласно анонсированным данным, новый PC-25 будет иметь максимальную скорость в 787 км/ч, максимальная дальность полета с четырьмя пассажирами составит 3610 км. Новый джет будет оборудован двигателями Williams FJ44-4A.

Для своего нового самолета швейцарский производитель разработал авионику совершенно новой концепции «Advanced Cockpit Environment». Даже в базовой версии «Pilatus ACE» заказчику доступны четыре 12-дюймовых экрана, система синтетического видения «SmartView», TCAS II, IRS, LVP и возможность планирования всех этапов полета непосредственно на экране в кабине.

продолжение ►

Однако самыми главными козырями PC-24 должны стать уникальные взлетно-посадочные характеристики и универсальность применения. По словам производителя, для нового бизнес-джета будет достаточно полосы длиной 820 м (максимальный взлетный вес, уровень моря) и 1350 м (максимальный взлетный вес, 1500 м над уровнем моря), а также он будет способен работать на грунтовых аэродромах. Кроме этого, в наследство от PC-12 ему достанется огромная грузовая дверь в хвостовой части, в которую сможет проходить стандартный поддон. По мнению Pilatus, такие характеристики дают компании право создать новый класс бизнес-джетов – супер-универсальный (Super Versatile Jet (SVJ)).

Pilatus планирует закончить все работы по производству первого прототипа уже в третьем квартале 2014 года, а в декабре 2014 года самолет должен впервые подняться в воздух. В начале 2017 года планируется сертификация европейскими и американскими авиационными властями (EASA и FAA соответственно) после чего сразу же начнутся поставки заказчикам.

Г-н Швенк не имеет никаких сомнений в том, что PC-24 будет столь же успешным, как и PC-12, которых до настоящего времени было продано свыше 1200 самолетов. Однако на вопрос о возможной конкуренции со стороны других производителей, которые уже активно реализуют аналогичные проекты или находятся на финальной стадии запуска,

г-н Швейн вежливо отказался давать ту или иную оценку конкретным производителям и их моделям, подчеркнув, что PC-24 является совершенно новым продуктом. «Сейчас просто нет на рынке никаких других бизнес-джетов с аналогичными техническими данными, как наш новый PC jet», - резюмирует г-н Швейн.

Понять главу компании можно, ведь проанализировав все возможные риски нового проекта, производитель все же рискнул войти в рыночный сегмент с очень даже серьезными конкурентами. Кстати, стоимость нового самолета будет составлять около \$ 8,9 млн., а первые заказы можно будет сделать уже на следующей выставке EBACE-2014.



HondaJet борется за место под солнцем

Компания Honda Aircraft сообщает, что пятый прототип HondaJet совершил первый тестовый полет. Особенность этого самолета в том, что он полностью соответствует серийному образцу и имеет полностью оборудованный салон. Именно в таком виде его будут получать клиенты.

Полет совершен 16 мая 2013 года в штаб-квартире Honda Aircraft в Гринсборо, штат Северная Каролина, США. Во время 60-минутного полета самолет показал себя очень хорошо, поднялся на высоту в 12 000 футов и развил максимальную скорость в 300 узлов.

Самолет имеет специальную сине-белую перламутровую ливрею, с золотой полосой, чтобы показать важную роль самолета в программе. Однако не все так безоблачно у HondaJet. Недавнее объявление об очередной задержке подрывает веру заказчиков в проект. И обидно, что причиной такой ситуации стал новаторский подход к созданию самолета, когда для нового бизнес-джета проектировали



совершенно новый двигатель. Он то и стал «якорем» проекта.

На выставке EBACE-2013 представители GE Honda Aero Engines, разработчика двигателя HF120, сообщили, что причиной последней годовой задержки стало «простое болтовое соединение».

Каждый двигатель должен пройти тест на выносливость. И как раз в этом 150-часовом испытании, пройдя примерно четверть теста, инженеры столкнулись с проблемой в трансмиссии, где произошло разрушение болтового соединения. По словам Терри Шарпа, президента GE Honda Aero Engines, это испытание очень требовательное, так как по его условиям необходимо искусственно нагреть масло выше обычной рабочей температуры. Это вызывает повышенные нагрузки на трансмиссию и с большей вероятностью выявляет недостатки конструкции. «Это чрезвычайно напряженное испытание для любого двигателя», - говорит Терри Шарп.

Но разработчики рады, что проблема HF120 не затронула основную конструкцию двигателя, вентилятора и «горячей части», где решение могло бы стать более сложным.

Однако эксперты удивлены, как такая неисправность «вспомогательной» системы проскользнула незамеченной через 7000 часов общих испытаний HF120.

Конструкторы уже готовят модификацию двигателя. По словам г-на Шарпа, на самом деле исправить недоработку достаточно просто – надо внести незначительные изменения в процесс сборки, а также несколько доработать конструкцию.



Тем не менее, руководству GE Honda Aero Engines пришлось принять решение, следует ли возобновить испытания с момента обнаружения проблемы и провести тест с самого начала.

Во время осмотра инженерам пришлось разобрать двигатель, и поэтому компания приняла решение провести это испытание модифицированного мотора с самого начала.

В настоящее время двигатель HF120 планируется сертифицировать в конце 2013 года. Однако это произойдет, если он пройдет заключительный тест на столкновение с птицей, который запланирован на июль. В результате бизнес-джет HondaJet сможет получить сертификат только в конце 2014 года.

Eurocopter представил EC175VIP

В рамках выставки EBACE-2013 европейский производитель Eurocopter впервые показал публике новую версию вертолета EC175 в VIP конфигурации. На выставке был представлен полномасштабный макет. Как рассказали в компании, после сертификации офшорной версии вертолета, которая завершится во второй половине 2013 года, Eurocopter уже к концу 2015 года планирует поставить заказчику первую VIP-версию EC175. Соответствующий меморандум уже подписан, и в случае его реализации стартовым заказчиком нового семиместного вертолета станет частный клиент из Монако.

Для выбора компании по разработке интерьера вертолета, Eurocopter проводил тендер среди компаний, работающих в этом сегменте. В итоге, выбор пал на Pegasus Design во главе с Петером Айдсгаардом, который на протяжении многих лет удачно работает над проектированием салонов бизнес-джетов и яхт. Вертолет будет предлагаться заказчикам в нескольких вариантах: в девяти- и двенадцатиместной конфигурации, а топовая версия – от шести до восьми пассажиров. При этом в Eurocopter говорят, что площадь свободного пространства составит 12,3 кв.м. (почти однокомнатная квартира). На выбор



заказчика предусмотрены три варианта отделки интерьера, а также иллюминаторы будут иметь функции затемнения в зависимости от освещения за бортом. Эта технология уже применяется на самолетах Boeing 787 Dreamliner, однако ее эффективность все еще пока ставится под вопросом. Однако в Eurocopter уверены, что к моменту поставки первого вертолета все проблемы этой технологии будут решены. Компания уверена, что сможет ежегодно продавать до пяти EC175VIP.

По словам старшего вице президента по продажам Eurocopter Оливье Ламберта, уровень изысканности, утонченности и качества, который предоставляет Pegasus Design, не разочарует VVIP клиентов. «На борту нового EC175VIP наши заказчики будут превосходно себя чувствовать. Также как, например, на собственном бизнес-джете или супер-яхте», - комментирует г-н Ламберт.

В Eurocopter в настоящее время еще не определились с конечным центром комплектации, и в начале поставок новые вертолеты будут оборудоваться на заводе в Мариньяне. EC175VIP станет самым большим из всех VIP-вертолетов европейского производителя,

который только за последние пять лет продал заказчикам более 500 бизнес-вертолетов.

Напомним, что серийный образец новейшего 7-тонного многоцелевого вертолета последнего поколения EC175 совершил свой первый полет в декабре 2012 года. Объявленные летно-технические характеристики обеспечивают EC175 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.

Первая версия EC175, которая получит сертификат летной годности, будет предназначена для крайне требовательного рынка офшорных операций. Однако строгие условия эксплуатации в таких миссиях, которые подразумевают хорошую дальность и скорость, сделают EC175 лучшим выбором для решения всех остальных задач, включая поиск и спасание, службу скорой медицинской помощи и VIP-перевозки.



Bombardier представил Challenger 350

В понедельник 20 мая 2013 года на пресс-конференции перед выставкой EBACE-2013 компания Bombardier Aerospace объявила о расширении семейства бизнес-джетов Challenger добавлением нового Challenger 350. Новый бизнес-джет запущен совместно с долевым оператором NetJets, который выступил в качестве партнера.

Новый суперсредний бизнес-джет на первых порах не станет заменой своего старшего собрата Challenger 300, и оба самолета будут производиться одновременно. Хотя, по словам представителей производителя, в будущем он, возможно, вытеснит предшественника, который создал класс суперсредних бизнес-джетов и находится на конвейере почти 10 лет, разойдясь по миру в более чем 400 экземплярах.



Судя по всему, в новом самолете производитель оставил планер 300-й модели почти без изменений, установив новые двигатели, авионику и интерьер пассажирского салона. Такой подход модернизации производственной линейки компания уже опробовала на самом младшем представителе семейства Learjet – 40/45, превратив их в Learjet 70/75.

Challenger 350 получит новые более мощные двигатели Honeywell HTF7350, каждый из которых имеет тягу 7323 фунтов (32,57 кН). Внешне новый самолет можно отличить по пассажирским иллюминаторам, которые стали больше, и новым «скошенным» законцовкам крыльев, за счет чего вырос размах крыльев (похожий дизайн законцовок разработан для самолетов Global 7000/8000). Однако компания сообщает о полностью новом крыле, примененном в

Challenger 350, которое позволило увеличить запас топлива. Расчетная дальность полета Challenger 350 с восемью пассажирами на скорости 0,8 Маха составляет 3200 морских миль (5926 км). Максимальная скорость полета – 0,82 Маха.

Пассажирский салон Challenger 350, который и так самый широкий в своем классе и имеет плоский пол, получит полностью новый интерьер. Наряду с более естественным освещением, благодаря большим окнам, пассажиры смогут воспользоваться системой развлечений последнего поколения от Lufthansa Technik, разместиться в новых, более удобных креслах, прочувствовать работу системы контроля окружающей среды и увидеть отделку интерьера металлом, что сделано впервые в дизайне салонов бизнес-джетов.

Пилотам Challenger 350 будет помогать авионика Rockwell Collins Pro Line 21 Advanced. В ее функции, помимо прочего, включены системы синтетического видения, двойная инерциальная система отсчета, погодный радар, и применен принцип полностью безбумажной кабины.

«Бизнес-джет Challenger 350 возведет семейство Challenger к новым высотам», - заявил президент компании Bombardier Business Aircraft Стив Ридольфи. «Самолет в дальнейшем укрепит наши лидирующие позиции на рынке бизнес-авиации и обеспечит нашим клиентам новый непревзойденный уровень сервиса».

Стартовым заказчиком Challenger 350 стала компания NetJets, и поэтому макет самолета, который демонстрируется на выставке EBACE-2013 представлен именно в оформлении NetJets Signature. Challenger 350 войдет в состав флота оператора в 2014 году.

«Мы очень рады, что имеем возможность включить Challenger 350, относящийся к эксклюзивной серии NetJets Signature Series, в состав нашего флота», - заявил президент и председатель правления NetJets Джордан Ханселл. «Отличительные характеристики новейшего суперсреднего размера бизнес-джета – удовлетворение требований самых взыскательных клиентов, одинаково ценящих комфорт и путешествия».

Летные испытания Challenger 350 уже идут полным ходом. Стоимость бизнес-джета составит \$25,9 млн.

Российские перспективы Eurocopter Vostok

Основным лейтмотивом присутствия Eurocopter на выставке HeliRussia 2013 в Москве стало укрепление позиции ее подразделения Eurocopter Vostok на рынках России и СНГ по итогам 2012 года. Кроме того, впервые для отечественных заказчиков была представлена новая машина Eurocopter EC130T2.

Сегодня около 200 вертолетов Eurocopter эксплуатируются в России и странах СНГ, продукция европейского концерна представлена в парке практически всех основных коммерческих операторов. Машины Eurocopter стали первыми вертолетами западного производства, поставленными в эти регионы для выполнения миссий по оказанию скорой медицинской помощи, работы в энергетических компаниях, полиции, а также в иных государственных учреждениях.

«Превосходные летно-технические характеристики вертолетов Eurocopter отвечают растущим требованиям клиентов в России и странах СНГ, и это позволяет нашей компании оставаться на позиции лидера в этом важнейшем регионе», - комментирует Лоранс Ригolini, генеральный директор компании Eurocopter Vostok. «Наш успех подтверждается цифрами: количество заказов в 2012 году по сравне-



нию с прошлым годом увеличилось на 35 процентов, количество поставок - на 25 процентов».

Одним из основных акцентов экспозиции компании Eurocopter Vostok в выставке HeliRussia 2013 стала демонстрация решений для задач по экстренной медицинской помощи. Вертолеты Eurocopter прекрасно зарекомендовали себя при выполнении аварийно-спасательных работ в России и странах СНГ и уже много лет считаются отраслевым стандартом для государственных организаций и частных компаний, специализирующихся в этой сфере.

Один из примеров эффективного применения вертолетов Eurocopter для выполнения аварийно-спасательных работ - это МЧС России, которое в 1994 году стало первым в России заказчиком вертолета Eurocopter BO105. В 2007 году технику Eurocopter начал эксплуатировать и Московский авиационный центр (МАЦ), в парке которого сегодня представлено три вертолета EC145. За прошедшие шесть лет МАЦ перевез более 2500 пациентов.

Вертолеты этого типа признаны в качестве основного медицинского вертолета Всеобщим немецким автомобильным клубом (ADAC), Германской спасательной службой (DRF), Швейцарской воздушной спасательной службой REGA, Французской жандармерией и Службой гражданской безопасности (Securité Civile). Они востребованы благодаря своей универсальности, безопасности, производительности и экономичности эксплуатации. Удобство загрузки вертолета обеспечивается большим размером кабины, ее плоским полом и легким доступом внутрь через широкие двери, расположенные сбоку и сзади. Посадка пациентов на земле становится легкой, поскольку главный и хвостовой винты расположены высоко. EC145 оснащен двумя мощными



газотурбинными двигателями Turbomeca Arriel 1E2.

Еще одним важным достижением компании Eurocopter Vostok в 2012 году стал выбор вертолета EC135 Администрацией Краснодарского края для работы в службах скорой медицинской помощи и выполнения миссий медицинской эвакуации. Это первое подобное применение этой машины в России, хотя 8 аналогичных вертолетов EC135 уже более двух лет использует ключевой партнер Eurocopter Vostok - компания «Газпромавиа». Вертолеты эксплуатируются в тяжелых условиях, но обеспечивают высокий уровень доступности воздушного парка. Это является демонстрацией не только их неприхотливости и практичности, но и многофункциональности данных машин (в частности, возможности использования EC135 для таких авиационных работ, как мониторинг газопроводов).

В течение нескольких лет Eurocopter Vostok развивает стратегические отношения с крупным российским авиаперевозчиком UTair, являющимся основным пользователем вертолетов AS350 и AS355 семейства

продолжение

Есуреуил, которые компания эксплуатирует практически во всех регионах России для выполнения разнообразных миссий. Парк UTair состоит из 18 подобных машин. Успех использования вертолетов Есуреуил в UTair обеспечен в основном их экономичностью, исключительными летно-техническими характеристиками и возможностью дооборудования для выполнения самых разнообразных задач. Вертолеты AS350 и AS355 остаются сегодня совершенно уникальным решением для коммерческих авиационных работ, которое сложно превзойти.

Компания UTair также является стартовым заказчиком новых вертолетов Eurocopter EC175 (размещен твердый заказ на 15 вертолетов этого типа). Эти современные вертолеты созданы для международного рынка грузовых и пассажирских перевозок в интересах нефтяной и газовой промышленности, с учетом самых перспективных и жестких стандартов, применяемых международными заказчиками - в первую очередь, стандартам OGP.

В рамках сотрудничества, UTair создала центр обслуживания вертолетов Eurocopter AS350 В3, AS355 NP, EC130 В4 и BO105. Кроме того, центр подготовки персонала UTair в Тюмени был сертифицирован Eurocopter для обучения пилотов и инженерно-технического персонала на вертолеты Есуреуил. Это первый центр обучения, не принадлежащий непосредственно группе Eurocopter, но при этом полностью сертифицированный европейским концерном. С мая 2011 года в этом учебном центре уже прошли подготовку около 180 пилотов и инженеров.

Группой Eurocopter также сертифицирована как сервисный центр по обслуживанию вертолетов EC120, AS350, AS355 и EC130 компания Sky Tech в городе Алматы, Казахстан.



Отечественные клиенты компании Eurocopter Vostok также могут привлечь для обслуживания своей техники и сервисный центр компании Eurocopter в г. Кассель, Германия, который не так давно был одобрен российскими авиационными властями для технического обслуживания уровня «О» и «I» вертолетов EC120, EC135, EC155, BK117 и AS350, EC130 и AS355 семейства Есуреуил.

В рамках выставки компания «Eurocopter Vostok» впервые в России и СНГ продемонстрировала вертолет EC130 T2, являющийся усовершенствованной версией однодвигательного вертолета EC130. Данная машина - наглядный пример постоянного обновления модельного ряда вертолетов группы Eurocopter. Вертолет отличается повышенным комфортом и универсальностью применения, а также превосходными эксплуатационными характеристиками. Eurocopter Vostok прогнозирует существенный рост продаж в России и СНГ этой модели в качестве VIP, корпоративного и многоцелевого вертолета. Серти-

фикация этого вертолета в России намечена на июль текущего года.

Усовершенствования, внесенные в EC130 T2, включают применение более мощного газотурбинного двигателя Arriel 2D, систему активного подавления вибрации, обновленную систему вентиляции, кондиционирования и предотвращения запотевания остекления кабины, а также полностью измененный дизайн салона с одноуровневым полом. Другие улучшения интерьера включают модификации в кабине пилота для упрощения интерфейса человек-машина и установку новых энергопоглощающих кресел.

В рамках HeliRussia 2013 линейка вертолетов Eurocopter была также представлена моделями, выполненными в уменьшенном масштабе: EC135 в исполнении для полиции, AS350 В3, напоминающий о рекордном приземлении вертолета на гору Эверест, и EC225, оборудованным для поисковых и спасательных операций.

Десять лет превосходства

Уже в своем названии Royal Jet заложила азы своей будущей философии, и сейчас слоган «Luxury – это наш ДНК» вполне соответствует статусу и успеху компании. Десять лет – немалый срок для любой компании, особенно работающей на высококонкурентном рынке бизнес-перевозок, и поэтому вдвойне приятно подвести итоги и обозначить планы на будущее. В юбилейный год работы бессменный глава и основатель Royal Jet Его Превосходительство Шейх Хамдан бин Мубарак Аль Нахайян любезно рассказал BizavWeek о первых шагах компании на рынке и успехе бренда.

По сути, Royal Jet стал пионером бизнес-перевозок в ОАЭ. В далеком мае 2003 года, когда было принято решение о старте проекта, в распоряжении перевозчика находились всего три самолета (один BBJ и два Gulfstream IV) и 57 сотрудников. Сейчас же собственный парк Royal Jet состоит из десяти самолетов, преимущественно Boeing Business Jet (самый большой парк BBJ в регионе), и в компании трудится 331 сотрудник. За последние десять лет Royal Jet стал неким форпостом бизнес-авиации в ОАЭ.

Финансовые показатели, возможность целенаправленно и беспроигрышно инвестировать, превратили Royal Jet в сильную компанию, далеко выходящую за рамки классического перевозчика. Основная заслуга столь впечатляющих результатов кроется, как ни странно, в человеческих ресурсах. Креатив, точечный мониторинг любых трендов, происходящих на рынке, сильные финансовые аналитики практически не дают Royal Jet совершить ни малейшей ошибки при реализации очередного бизнес-плана. Кто-то может возразить, что у Royal Jet достаточно сильные покровители в высших эшелонах власти ОАЭ. Однако на такой способ удовлетворения собственных планов как лоббизм в компании наложено



табу. Ведь финансовые возможности Royal Jet могут в умелых руках сгенерировать любой, даже кажущийся на первый взгляд «неудачным», проект.

Когда компания только вышла на рынок, она, как и подобает новичку, заняла традиционную нишу чартерного оператора, но, конечно же, с восточным уклоном. Изначально пассажирами Royal Jet была элита страны и сопредельных государств. Позже менеджмент компании все-таки стал задумываться об интенсивном развитии, то есть увеличении числа рейсов и, как следствие, пассажиров. Проанализировав возможные варианты экспансии на новые рынки, в компании сделали упор на собственную страну, добавив элементы европейского обслуживания. Так, понемногу Royal Jet стали узнавать за пределами региона. К слову сказать, уровень сервиса и безопасности перевозчика заслуживает отдельного материала, а ярким подтверждением этого могут служить

многочисленные награды, полученные Royal Jet, совсем не на родине.

Отличительной чертой Royal Jet стало умение слушать. Диалог в крови у каждого сотрудника компании. И это сводится не только к конкретным просьбам пассажиров, но и выходит далеко за рамки взаимоотношений на рынке. Компания всегда стремится быть в эпицентре событий и работать на рынке профессионально, при этом не ущемляя других игроков. Являясь активным членом Ближневосточной ассоциации деловой авиации МЕВАА, Royal Jet всегда идет навстречу пожеланиям партнеров, а часто выступает и инициатором многих идей, которые для компании могут показаться вовсе факультативными.

продолжение ►

Но вернемся к финансовым показателям и планам компании на будущее. И здесь не удастся обойтись без эпитетов. Семь лет подряд Royal Jet заканчивает отчетные периоды с прибылью. Согласно отчетам компании, за прошедшие три года увеличение доходов наблюдалось во всех сегментах. В среднем в год Royal Jet прибавляет на фантастические 30%, также растет и прибыль, причем иногда более чем на 40% по отношению в прошлым периодам. Напомним, что по итогам работы в 2011 году Royal Jet сумел увеличить свой доход на «рекордные» 31,2%. Чистая прибыль компании выросла на 226% по сравнению с 2010 годом.

В среднем ежегодно Royal Jet выполняет 3000-3200 рейсов (чартерные и рейсы по медицинской эвакуации) практически по всему миру. За последние два года существенно увеличилась доля от брокерской деятельности. Нынешние итоги Royal Jet стали возможны благодаря новому бизнес-плану, утвержденному еще в конце 2010 года. Агрессивная политика по защите интересов на внутреннем рынке, расширение самолетного парка и кооперация с ведущими операторами бизнес-авиации помогли перевозчику увеличить доходы по всем видам деятельности. В Royal Jet очень довольны такими показателями и не скрывают это. Решение продолжать инвестирование средств в новые продукты и услуги на фоне сложных рыночных условий показало свою состоятельность. Royal Jet также получила определенные дивиденды от улучшения операционной эффективности по всем направлениям деятельности благодаря введению долгосрочной программы переориентации бизнеса. Одним из своих приоритетных направлений компания считает модернизацию воздушного флота. В январе 2011 года Royal Jet повторно ввел в эксплуатацию, после многомиллионной модернизации, Boeing Business Jet. Его салон на сегодняшний день,



по мнению аналитиков, является одним из лучших в плане дизайна и комфорта (еще один аналогичный самолет в настоящее время находится в центре комплектации интерьеров Sabena Technics в Бордо).

Сейчас компания эксплуатирует десять воздушных судов: пять Boeing Business Jet (три из них в медицинском варианте повышенной комфортности), один

18-местный Lineage 1000, два G300 (самолеты, также переоборудованы в медицинскую версию), один Gulfstream GIV и один Learjet 60. По мнению аналитиков, каждый из десяти самолетов компании – это своеобразная пятизвездная гостиница в воздухе. К тому же у Royal Jet есть постоянные клиенты, которые летают исключительно на конкретном самолете. В 2016 году Royal Jet выведет из эксплуатации все самолеты Boeing Business Jet, и уже в этом году в компании определятся с претендентами на их замену.

В течение 2013 года оператор капитально займется собственным обустройством в аэропорту Аль Батин. Здесь компания построит шикарный комплекс по обслуживанию рейсов бизнес-авиации, аналогичный уже имеющемуся у Royal Jet в «родном» Абу-Даби. О суммах инвестиций в компании не говорят, но можно быть уверенными в том, что в итоге Royal Jet вновь удивит многих точным попаданием в цель.

И, конечно же, Royal Jet никогда не забывает о своих акционерах. Это выражается не только в дивидендах, но и в отношении к ним в целом. Политика взаимодействия даже с небольшими инвесторами является еще одним ключом к успеху Royal Jet. Сочетая в себе настоящую восточную деликатность и западный прагматизм, компания семимильными шагами движется к реализации собственных планов, при этом оставаясь вдали от всевозможных скандалов и интриг.

«Наша новая миссия заключается в постоянном поиске новых стандартов для всей индустрии бизнес-перевозок и luxury-сегмента в частности. При этом основа нашего успеха – это наш опыт, который был приобретен с помощью многочисленных экспериментов и инноваций», - резюмирует Его Превосходительство Шейх Хамдан бин Мубарак Аль Нахайян.