



Авиасалон Dubai Air Show всю минувшую неделю находился под пристальным вниманием авиационных журналистов. Это последнее крупное авиационное мероприятие в уходящем году, и поэтому всем хотелось понять, на какой ноте оно закончится. И если у коммерческой авиации результаты налицо – многомиллионные контракты, то ее «бизнес-коллеги» оказались совсем в тени, несмотря на длинный ряд бизнес-джетов на статике. Оптимистичные прогнозы развития отрасли в регионе не «принесли» громких премьер и тем более заказов. Однако надо понимать, что задачи на этом авиасалоне несколько иные. Дубайское шоу всегда было площадкой для демонстрации эксклюзивных продуктов, рассчитанных на очень ограниченную аудиторию. А вот выставка MEBA, которая стартует в начале следующего года, как раз и станет хорошим подспорьем отрасли в регионе.

А в Москве организаторы российской выставки Jet Expo уже определились с датами проведения мероприятия в следующем году. В 2014 году Jet Expo не помешают различные форумы, саммиты и МАКСы. В период с 2 по 6 сентября, то есть в самое комфортное время, выставка в девятый раз пройдет на единой площадке Внуково-3.

На этой неделе был дан старт новому проекту холдинга Avia Solutions Group, который запустил собственного бизнес-оператора KlasJet. Не секрет, что проект ориентирован, прежде всего, на Россию. Компания уже анонсировала свои основные направления работы, а опыт Avia Solutions Group позволяет надеяться на весьма успешную реализацию очередного бизнес-проекта.



KlasJet взлетит в начале года

Avia Solutions Group запускает бизнес-оператора. Флот нового перевозчика будет базироваться как в Вильнюсе (Литва), так и в аэропортах России и стран Европейского Союза

стр. 16



Новые VIP-вертолеты для СЛЮ «Россия»

Новые VIP-вертолеты Ми-171А2 и Ми-38 представлены управляющему делами Президента РФ Владимиру Кожину. Многоцелевой вертолет Ми-171А2 и транспортно-пассажирский Ми-38 – ключевые проекты холдинга «Вертолеты России»

стр. 18



Турбопропы завоевывают Ближний Восток

По мнению Beechcraft Corporation, Ближний Восток – это хороший рынок для турбовинтовых самолетов, которые здесь борются за покупателей наравне с бизнес-джетами

стр. 20



Скорая помощь с неба

В следующем году Москва закупит три медицинских вертолета, а тендер на их поставку власти хотят объявить до наступления нового года

стр. 21



КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

Gulfstream G650

На перелеты высших лиц России потратят почти 2 млрд рублей

Специальный летный отряд «Россия» 15 ноября 2013 года объявил **конкурс** на организацию в следующем году воздушных перевозок высших должностных лиц РФ, других должностных лиц и официальных делегаций, начальная (максимальная) цена госконтракта составляет более 1,99 миллиарда рублей, соответствующая заявка размещена на портале госзакупок.

Как говорится в материалах к тендеру, должны быть организованы перевозки по России, а также в Канаду, США, Центральную Америку, Южную Америку, Европу, ближнее зарубежье и СНГ, Прибалтику, Азию и на Ближний Восток. Планируется использовать самолеты Ан-148, Ил-62, Ил-96, Ту-134, Ту-154, Ту-214, Як-40, Airbus 319, Falcon 7X, а также вертолеты AW139 и Ми-8.

В перечень затрат входят, в частности, аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов (включая получение разрешений на пролет территории), предоставление метеорологических и аэронавигационных

услуг, проживание и питание экипажа в аэропорту «Внуково» и в аэропортах назначения, оказание медицинских услуг.

На основе конкурсной документации можно сделать вывод, что бизнес-джеты Falcon 7X применяются только для полетов по России и в ближнее зарубежье. В частности, в 2012 году они летали в Уфу, Энгельс, Ярославль, Псков, Певек, Охотск, Петропавловск-Камчатский, Хабаровск, Южно-Сахалинск, а в 2013 г. – Донецк, Одессу, Севастополь и Симферополь.

Заявки на участие в тендере принимаются до 16 декабря, подведение итогов конкурса назначено на 18 декабря. 15 ноября 2013 года СЛО «Россия» также разместил еще 15 тендеров на обеспечение своей работы в 2014 году, а общая сумма всех конкурсов составляет более 2 млрд. рублей.

СЛО «Россия» обеспечивает полеты высших лиц государства, в том числе президента РФ.



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

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

Falcon 5X совершил первый виртуальный полет

Dassault Falcon сообщает о начале «летной» программы своего нового бизнес-джета Falcon 5X на симуляторе, созданном для первоначальной обработки ранее заявленных характеристик. 13 ноября 2013 года в конструкторское бюро компании в Сен-Клу летчики-испытатели Dassault Falcon выполнили первый из запланированных полетов.

На новом симуляторе, специально разработанном для Falcon 5X, можно создать практически любые ситуации и на любой стадии полета. Для первого полета в компьютер была заложена программа, соответствующая будущему первому вылету прототипа Falcon 5X (первый полет запланирован на первый квартал 2015 года). По оценкам пилотов, все системы бизнес-джета работали отлично и полностью соответствуют ранее

заявленным характеристикам, а управляемость самолета на различных стадиях полета даже превзошла ожидания. Процесс наземного «летного» тестирования бизнес-джета будет продолжаться вплоть до сертификации. После начала летных испытаний на симуляторе будет продолжаться отработка поведения самолета на различных этапах полета, но с учетом данных, полученных на основании реальных полетов.

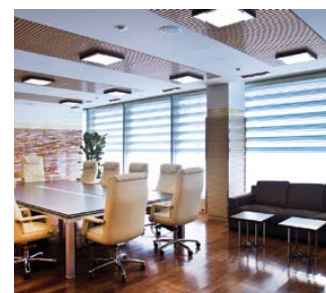
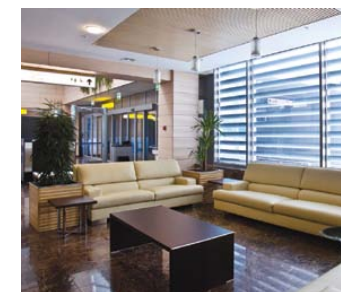
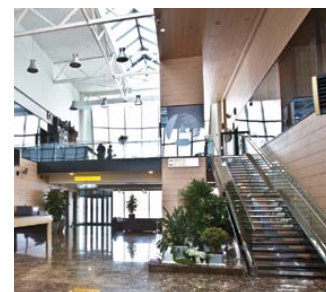
Ключевыми особенностями Falcon 5X стали широкий пассажирский салон (поперечное сечение больше, чем у G650, высота потолка 1,98 м, а иллюминаторы на 32% больше, по сравнению с Falcon 7X) и новое крыло. Он также будет иметь электродистанционную систему управления (как и флагман), которая впервые на бизнес-джетах Falcon будет также управлять интерцепторами и воздушным тормозом, в то время как новые флапероны (совмещающие функции элерона и закрылка) будут использоваться для управления по крену на высоких скоростях и для увеличения подъемной силы на низких. На новом самолете будет установлено два новейших высокоэффективных двигателя Safran Snecma Silvercrest.

Расчетная максимальная дальность французской новинки составляет 5200 морских миль (9630 км) на скорости 0,8 Маха (восемь пассажиров), а на 0,85 Маха он пролетит 4750 миль (8800 км).

Новый 16-местный Falcon 5X будет конкурировать напрямую с заслуженным Gulfstream G450, который имеет дальность 4200 миль, а также с Global 5000 (5400 миль). Но у него будет значительно ниже вес пустого самолета, более развита аэродинамика и на 10-15% более экономичные двигатели, что вместе позволит снизить расход топлива почти на треть по сравнению с конкурентами.



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

Avcon Jet получил новый G450

Австрийский оператор бизнес-авиации Avcon Jet с конца ноября 2013 года начинает эксплуатацию нового бизнес-джета Gulfstream G450 (самолет 2013 года выпуска, бортовой номер OE-IRE). Самолет будет доступен для выполнения чартеров из Европы и России.

В течение 2013 года Avcon Jet заметно усилил свои позиции на российском и украинском рынках. Как комментируют в компании, спрос на услуги перевозчика в этих регионах стабильно растет. Благодаря гибкой ценовой политике и наличию во флоте различных типов бизнес-джетов, компании удалось сформировать пул постоянных заказчиков. Также для удобства своих клиентов Avcon Jet значительно увеличивает число воздушных судов в аэропортах Киева и Москвы.

Так, например, количество воздушных судов, которые базируются в Киеве, в настоящее время составляет восемь самолетов: Gulfstream G150, Embraer Legacy 600, Dassault 2000EX и Cessna Citation Mustang. Столь внушительный флот присутствует и в московском аэропорту Внуково-3. В настоящий момент московским клиентам Avcon Jet доступны четыре самолета: Bombardier Global 5000, Bombardier Challenger 850 и Challenger 300, а также ультрадальний Gulfstream 550. В обеих столицах компания имеет офисы продаж.

Всего же в парке перевозчика на данный момент 24 воздушных судна, включая Airbus ACJ318. В аэропорту Вены, где находится штаб-квартира перевозчика, в основном сосредоточен флот легких и средних бизнес-джетов типа Cessna Citation CJ2+, CJ3, Excel и XLS, а также Hawker 750 и Bombardier Challenger 850.



УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Arab Wings покупает Lineage 1000

Иорданский оператор бизнес-авиации Arab Wings, в рамках международного авиасалона Dubai Air Show, подписал контракт с бразильским авиапроизводителем Embraer на поставку бизнес-джета Lineage 1000. Как комментируют в Arab Wings, самолет будет управляться компанией в интересах частного владельца, однако будет доступен и для выполнения чартерных рейсов.

Новый Lineage 1000 будет доставлен заказчику в первом квартале 2014 года. В настоящее время Arab Wings управляет 12-ю реактивными самолетами: Gulfstream G450, Challenger 604/605, Embraer Legacy 600/650, Hawker 800XP, Bombardier Global 5000 и Cessna Citation Sovereign. Основные маршруты перевозчика – страны Персидского залива и Европы. Компания Arab Wings начала свою деятельность в 1975 году в качестве дочернего подразделения компании Royal Jordanian. Позднее компания стала независимой. В 2010 году Arab Wings стала первой компанией, сертифицированной на соответствие ISO-9002. Сейчас самолеты компании базируются в аэропортах Аммана, Дубай и Эр-Рияда.

Lineage 1000 является флагманом Embraer, однако его продажи весьма скромные. В настоящее время на рынок поставлено менее 20 машин в VIP и корпоративной конфигурации. Видимо, по этой причине бразильский авиапроизводитель решил немного освежить лайнер, который и был представлен в прошлом месяце на NBAA-2013. Обновленный флагман Lineage 1000E в первую очередь характеризуется большей дальностью полета, а также усовершенствованным интерьером пассажирского салона и обновленным кокпитом.

Nextant Aerospace дебютирует на Ближнем Востоке

Американский авиапроизводитель Nextant Aerospace принимает активное участие в открывшемся в воскресенье в Дубай 13-ом авиасалоне Dubai Air Show. Компания продемонстрирует в ОАЭ самолет Nextant 400XTi, новый двигатель GE H80, предназначенный для нового проекта Nextant G90XT, а также специальный медицинский модуль Spectrum Aeromed, который может быть установлен на самолеты производителя.

По мнению Президента компании Nextant Aerospace Шона МакГью, в настоящее время ближневосточные государства динамично развиваются с непрерывным ростом торговли и ВВП, и наравне с этим растет спрос на бизнес-перевозки, особенно региональные. Но особо сильные перспективы в этих странах у производителей, предлагающих рынку самолеты для специальных миссий, включая санитарную авиацию, авиатакси, небольшие грузовые самолеты, учебно-тренировочные самолеты и т.д.

«Nextant с самолетом 400XTi добилась значительного успеха в мире. Последний контракт с ТМС еще раз подтверждает наш новаторский подход к созданию самолетов, сочетающих в себе доступную цену и качество, что способствует росту популярности Nextant 400XTi на рынке. Для нас это первое появление Nextant 400XTi на Dubai Airshow, и мы надеемся, что он придется по вкусу заказчикам из региона. Он сочетает в себе наиболее удобную кабину в своем классе и дальность полета, позволяющую выполнять беспосадочные перелеты из Дубая в Каир, Нью-Дели, Афины или Тюмень», - комментирует г-н МакГью.

Аналогичные надежды производитель связывает и с выходом на рынок Nextant G90XT менее чем через



год. Потенциальными клиентами производителя могут стать 1500 владельцев King Air C90 по всему миру – именно столько самолетов в настоящее время находится в эксплуатации. Специально для владельцев G90XT производитель предлагает много дополнительных опций, обычно распространяющихся на бизнес-джеты. Самолет будет доступен в различных конфигурациях, включая медицинский вариант, и для специальных миссий. В компании считают, что парка находящихся в эксплуатации самолетов (более чем 1500 машин) вполне хватит для проекта.

Напомним, что объем продаж Nextant Aerospace в 2012 г. составил \$100 млн., а портфель заказов компании оценивается в \$380 млн. В 2013 году компания рассчитывает поставить заказчикам от 24 до 30 самолетов в зависимости от уровня спроса.

Gulf Helicopters заказывает 15 AW189

Катарский оператор Gulf Helicopters в ходе 13-го авиасалона Dubai Air Show подписал твердый контракт с AgustaWestland на поставку 15-ти вертолетов AW189. Согласно подписанным документам, первые две машины заказчик получит уже в 2014 году, а остальные – до конца 2017 года.

Компания Gulf Helicopters, принадлежащая компании Qatar Petroleum, предоставляет услуги по перевозке пассажиров на территории Ближнего Востока, Индии и Северной Африки. В распоряжении фирмы есть собственный центр технического обслуживания вертолетов, который является официальным сервисным центром по обслуживанию вертолетов AW139.

Вертолет AW189 с взлетным весом 8 т был разработан на основе среднего двухдвигательного военно-транспортного вертолета AW149, однако представляет собой абсолютно новую модель, которая должна стать дополнением к 12-местному AW139. Программа стартовала в начале 2011 г., а анонсирован вертолет был на Paris Air Show летом 2011 г. Первый полет опытная машина совершила 21 декабря 2011 года. Сертификация должна завершиться до конца 2013 г., и уже в начале 2014 г. начнутся первые поставки заказчикам.

AW189 имеет два двигателя General Electric CT7-2E1, оснащенные системой FADEC и встроенным пылезащитным устройством. Аэродинамически эффективный фюзеляж, конструкция несущей системы и инновационный дизайн лопастей обеспечивают AW189 низкий расход топлива, высокую крейсерскую скорость и хорошую дальность полета. Просторный салон имеет в стандартной комплектации 16 пассажирских мест, однако есть варианты размещения как 18 пассажиров, так и 12.

Частные вертолеты в Южной Корее будут проверены на безопасность

В министерстве земли, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи сообщили, что оно проведет специальную проверку на безопасность гражданских вертолетов, принадлежащих 33 компаниям, после того, как в субботу частный вертолет врезался в стену жилого здания. В министерстве сказали, что оно создаст специальную группу из 17 официальных представителей для проверки на безопасность частных вертолетов в конце ноября и примет дисциплинарные меры к нарушителям правил.

Решение принято после того, как частный вертолет, принадлежащий LG Electronics Inc., разбился в условиях густого тумана, врезавшись в жилое здание в южном Сеуле в субботу. Два пилота погибли, находившиеся на земле не пострадали. Два пилота – 58-летний Пак Ин Ку (Park In-kyu) и 37-летний Ко Чен Чжин (Koh Jong-jin) – были единственными, находившимися на борту вертолета, врезавшегося в стену 38-этажного здания в районе Gangnam.

В министерстве сказали, что разобранные обломки вертолета доставлены в следственный офис аэропорта Gimpo на западе Сеула для проведения тщательного расследования и анализа черного ящика.



Вертолет Sikorsky S-76C++ был почти полностью разрушен, за исключением хвостовой части. В LG Electronics сообщили, что компания примет все меры по выплате компенсаций семьям погибших и пострадавшим жильцам дома.

В компании добавили, что она начала реставрацию здания, поскольку в результате инцидента были разбиты окна и повреждена внешняя стена здания между 21 и 27 этажами. Здание в районе Gangnam является одним из самых дорогостоящих в Сеуле.

Eurocopter следует за рынком

Концерн EADS прогнозирует «более слабые» коммерческие условия для своего вертолетного подразделения Eurocopter на оставшуюся часть года и 2014 год, что может привести к перепроизводству, сообщает Flightglobal. Такая ситуация стала следствием увеличения производственных мощностей в прошлом. На телефонной пресс-конференции по итогам третьего квартала 2013 года главный финансовый директор концерна Харальд Вильгельм сообщил, что текущий прогноз продаж Eurocopter более слабый, чем в начале года.

Он сказал: «В прошлом году производственные мощности были сильно загружены. Одной из первых мер нового исполнительного директора Eurocopter Гийома Фори стал очень быстрый пересмотр ситуации и корректировка производственной деятельности». Тем не менее, исправление ситуации займет некоторое время. «Гийом Фори также прилагает все усилия, чтобы поднять уровень удовлетворенности клиентов», - говорит г-н Вильгельм, отметив, что ключевой акцент делается на проблемах с EC225.

При этом проблемы, которые затронули большую часть мирового парка вертолетов этого типа из-за неисправности редуктора, уже в основном разрешены, и в настоящее время около 60% «пострадавших» воздушных судов вернулись в строй.

В третьем квартале 2013 года Eurocopter принял заказы на 109 вертолетов, в том числе на 17 EC225. В портфеле заказов производителя в настоящее время находится 1034 вертолетов стоимостью € 13 млрд. (\$ 18 млрд). За 9 месяцев 2013 года компания поставила 312 вертолетов, против 300 за тот же период прошлого года, заработав 4,132 млрд. евро (4,116 млрд. евро в 2012 году).

Learjet 75 получил сертификат FAA

Канадский производитель Bombardier Aerospace объявил о получении сертификата типа FAA на самолет Learjet 75. Документ был получен 14 ноября 2013 года.

Напомним, что в новом семействе Learjet 70/75 использованы планеры 40XR/45XR, но на этом сходство с прошлым поколением бизнес-джетов заканчивается. Обновленные самолеты получают полностью новый салон, кабину экипажа Vision Flight Deck и более мощные двигатели. При этом будут использованы технологии, которые разрабатывались для среднего Learjet 85. Расчетная дальность Learjet 70 и Learjet 75 (стоимость их, соответственно, \$ 11,1 млн. и \$ 13,5 млн.) составляет более 2000 миль, что превышает таковую у Learjet 40XR и 45XR (1730 миль и 1975 миль соответственно). При этом максимальная скорость составит $M=0,81$, а крейсерская $M=0,71$.

«Мы очень рады получению бизнес-джетом Learjet 75 сертификата FAA», - сказал Ральф Акс, вице-президент Bombardier Business Aircraft и генеральный менеджер подразделения Learjet. «Этот самолет, безусловно, лидер в своем классе. Наличие авионики Bombardier Vision, новых двигателей и полностью нового интерьера позволяют получить непревзойденные возможности в своем сегменте, наряду с лучшими летными характеристиками и повышением эффективности. У этого самолета и его младшего брата Learjet 70 будет светлое будущее в бизнес-авиации».

В конце октября 2013 года серийные самолеты были продемонстрированы первым клиентам – владельцу компании Speedbird LCC Луи Бэку и канадскому бизнес-оператору London Air Services. Также компания готовится к сертификации другого самолета этого семейства - Learjet 70.



Pilatus PC-24 нашел первого клиента

В рамках авиасалона Dubai Air Show, оператор бизнес-авиации из ОАЭ Falcon Aviation Services и швейцарский авиапроизводитель Pilatus Aircraft подписали протокол о намерениях по приобретению самолетов Pilatus PC-24. Ранее Pilatus Aircraft планировал официально начать принимать заказы на новый бизнес-джет лишь на EBACE-2014. Таким образом, Falcon Aviation Services стал стартовым заказчиком PC-24, начало поставок которого запланировано на 2017 год.

Как прокомментировал глава Falcon Aviation Services Султан бин Халифа бен Зайд аль-Нахайян, данное решение было принято практически сразу же после официального анонса самолета в мае этого года на EBACE-2013. «PC-24 станет поистине уникальным бизнес-джетом, обладающим рядом конкурентных преимуществ. Сочетая в себе просторный салон, багажное отделение и грузовую дверь, этот самолет станет оптимальным решением для различных миссий, а его возможность совершать взлеты и посадки на грунтовых аэродромах станет безусловным козырем, особенно для операторов из ближневосточного региона», - комментирует Султан бин Халифа бен Зайд аль-Нахайян.

В компаниях пока не комментируют количество заказанных машин и их конфигурации, обещая подробно рассказать об этом в мае следующего года в Женеве на EBACE-2014. Тогда же компании официально оформят контракт.

Сейчас парк Falcon Aviation Services состоит из вертолетов Eurocopter EC-135 HERMES, Bell 412EP, Agusta A109S Grand, Eurocopter EC-130B4, а также самолетов Embraer Lineage 1000, Embraer Legacy 600 и Gulfstream G450. Оператор базируется в Al Bateen Executive Airport, где совместно с DhabiJet эксплуатирует собственное FBO.

Напомним, что впервые новый PC-24 был продемонстрирован на выставке EBACE-2013. 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 расчетным данным, новый PC-24 будет иметь максимальную скорость в 787 км/ч, а максимальная дальность полета с четырьмя пассажирами составит 3610 км.

Первый прототип PC-24 совершит свой первый полет в конце 2014 года. В программе летных испытаний будут принимать участие три машины, а сертификация и первые поставки планируются в 2017 году. Стоимость нового самолета будет составлять около \$ 8,9 млн.



fcg ops

FLIGHT
CONSULTING
GROUP FCG

We are Aircraft Dispatch & Handling Company

We work as:

- Aircraft Dispatch center for BizJets operators, management companies;
- Operation control center for Airlines;
- Coordination center for own agents network;
- Trip Support center for government aviation institutions;
- crew planning and travel center

We provide handling at:

Estonia EETN, EEPU, EETU, EEKE, EEKA
Latvia EVRA, EVLA, EVVA
Lithuania EYPA, EYSA, EYKA, EYVI
Belarus UMII, UMMS, UMOO, UMMM, UMGG, UMMG, UMWB
Kaliningrad UMKK



EC175 устанавливает два рекорда скороподъемности

Eurocopter EC175 установил два рекорда скороподъемности. После подтверждения этих рекордов, которые получены в процессе сертификации EASA, данные возможности будут внесены в руководство по летной эксплуатации вертолета.

Eurocopter планирует завершить сертификацию EC175 в EASA в начале 2014 года, и в том же году поставить вертолеты первым трем клиентам: UTair, Hélicoptères de France и Nordzee Helikopters Vlaanderen. Параллельно с сертификацией наращивается темп производства серийных вертолетов – в настоящее время на линии окончательной сборки находится 15 машин. «EC175 уже подтвердил, что имеет прекрасные летные характеристики, является наиболее экономически эффективным и простым в управлении вертолетом в своей категории», – говорит Лоран Вотран, руководитель программы EC175. «Это заслуга команды, которая разработала вертолет, а также результат наших тесных консультаций с мировым вертолетным сообществом».

В итоге компания Eurocopter записала на счет EC175 два рекорда скороподъемности, которые были ратифицированы Международной авиационной федерацией: время подъема на высоту 6000 метров за 6 минут 54 секунды и время подъема на высоту 3000 метров за 3 минуты 10 секунд.

Напомним, что серийный образец новейшего 7-тонного многоцелевого вертолета 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.



(THINK BUSINESS)

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

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

* думайте о бизнесе
Thinking without limits

EUROCOPTER
VOSTOK

AN EADS COMPANY

Jet Edge International растет на глазах

Базирующийся в аэропорту Лос-Анжелеса (Van Nuys Airport) бизнес-оператор Jet Edge International приступил к коммерческой эксплуатации сразу четырех самолетов: двух 10-местных Falcon 2000 (бортовые номера N286CX, N46HA) и одного 14-местного Gulfstream GIV (бортовой номер N771AV). Таким образом, компания увеличила свой парк до 24 машин. До конца года оператор планирует получить еще три самолета, включая G550, G280 и GIV-SP. А получение флагманского G650 намечено на начало 2014 года.

Как отмечают эксперты рынка, сейчас Jet Edge International является одним из самых динамично развивающихся перевозчиков на западном побережье. Компания, которая начала свой бизнес с предоставления брокерских услуг, за последний год сделала рывок в сторону расширения предоставляемых клиентам услуг. Теперь, помимо выполнения бизнес-чартеров, Jet Edge International стал активным игроком на рынке купли-продажи воздушных судов и менеджмента авиационных услуг. В 2011 году Jet Edge International в Van Nuys Airport открыла собственный терминал по обслуживанию пассажиров, а также и специализированную авиашколу для подготовки экипажей.

«Несмотря на то, что наши самолеты являются флагманами в своих классах, проводимая ценовая политика и возможность выбора тех опций, которые действительно необходимы клиентам, делает наш бизнес довольно успешным. Наши клиенты, в большей части финансисты и крупные транснациональные корпорации, по достоинству оценили уровень предоставленных услуг. А лучшая плата за нашу работу – повторный звонок в нашу компанию», – комментирует президент Jet Edge International Билл Попарила.

Jet Aviation и VistaJet укрепляют партнерство

Компании Jet Aviation и VistaJet продолжают активно развивать свои партнерские отношения. Вслед за стратегическим партнерством в рамках бизнес-проекта по выходу VistaJet на американский рынок, компании юридически оформили аналогичные отношения и на ближневосточном рынке бизнес-перевозок. В рамках проходящего в Дубай 13-го авиасалона Dubai Air Show стороны подписали эксклюзивный договор о совместном использовании ближневосточных и азиатских FBO Jet Aviation компанией VistaJet. Согласно документам, Jet Aviation будет предоставлять партнеру весь спектр услуг в Эр-Рияде, Джидде, Дубае и Сингапуре, начиная от наземного обслуживания, паркинга, топливообеспечения и заканчивая обслуживанием пассажиров в VIP-терминалах, а также ТОиР.

Сейчас VistaJet один из самых амбициозных авиаперевозчиков в мире с крупнейшими заказами на бизнес-джеты. Помимо увеличения численности парка, VistaJet активно развивает и новые рынки, включая

Южную Африку и Китай, где оператор находится (либо уже нашел) в поисках партнеров для выхода на внутренние рынки ряда стран (на российский рынок VistaJet вышла в июне прошлого года).

Сейчас в распоряжении VistaJet 37 бизнес-джетов, и один из девизов, декларируемых компанией, подразумевает поддержание среднего возраста самолетов в районе трех лет. В настоящее время оператор идет с «опережением» этого показателя добившись среднего возраста флота менее двух лет. И согласно бизнес-плану VistaJet, флот должен постоянно обновляться, и эксплуатироваться должны только молодые самолеты, на которые еще распространяется гарантия производителя.

В настоящее время самый крупный FBO Jet Aviation расположен в сингапурском аэропорту Seletar, где компания планирует реализовать проект строительства крупнейшего авиационного центра в регионе.



Техническое состояние под контролем

Компания Gulfstream Aerospace переработала веб-сайт своей передовой системы эксплуатационного контроля — компьютеризированной программы технического обслуживания (Computerized Maintenance Program - CMP) — предоставив клиентам упрощенные средства навигации по сайту и расширенную функциональность. Обновление предусматривает и изменение названия программы. В начале ноября программа будет переименована из CMP.net в MyCMP. Недавно компания Gulfstream приняла в свою программу 2000-го клиента.

«Это обновление в значительной степени является результатом той информации, которую мы получаем от членов нашей службы консультирования клиентов CMP, — прокомментировал директор отдела технической информации Gulfstream Билл Коллеран (Bill Colleran). — Они просили сделать главную страницу настраиваемой с помощью портлета и



упростить доступ к часто используемым отчетам и функциям. MyCMP облегчит операторам доступ к информации по техническому обслуживанию их самолетов и требованиям планового технического обслуживания, что приведет к сокращению времени, необходимого для планирования соответствующих мероприятий».

Опираясь на выбранные ими портлеты, пользователи смогут видеть несколько самолетов в одном окне; создавать на главной странице графики техобслуживания для нескольких самолетов; разыскивать технологические карты или информацию о запасных частях и предстоящих операциях; редактировать бортовые журналы; настраивать календарь для достижения большей наглядности и следить за эксплуатацией своих самолетов.

Еще одной изюминкой новой системы является введение электронных технологических карт, поддержки цифровой подписи и возможности добавлять цифровые вложения. Функция электронных технологических карт, называемая MyCard, предоставляет механикам доступ к отдельным технологическим картам или группе выбранных карт прямо из iPad или другого портативного устройства. А средства многоуровневой электронной подписи MySign позволяют настраивать технологические карты в соответствии с любыми предъявляемыми оператором требованиями контроля качества.

MyCMP поддерживает возможность чата, что позволяет обращаться к представителям службы поддержки CMP в режиме реального времени.

Доступ к системе MyCMP будет осуществляться через специализированный, защищенный паролем веб-сайт myGulfstream.com

Любой бизнес-джет в паре касаний



Upcast JetBook



Перейдите прямо на страничку приложения, воспользовавшись камерой вашего iPad и размещенным слева QR-кодом. Или наберите Upcast JetBook в App Store.



Dassault идет «вверх»

По горячим следам недавно представленного Falcon 5X французский производитель уже в следующем году пополнит линейку перспективных бизнес-джетов, построенных на новой платформе. Президент и генеральный директор Dassault Falcon Jet Джон Розанваллон сказал изданию AIN, что следующий новый Falcon будет относиться к верхней части линейки, однако подробностей раскрыто не было. Тем не менее, глава компании отметил, что новый бизнес-джет не станет заменой нынешнего флагмана компании.



По словам Джона Розанваллона, Falcon 7X введен в строй в 2007 году и пока не «прошел» и первой части своего срока службы. «Большинство наших программ живут от 20 до 30 лет, и продается по 500 бизнес-джетов каждого семейства», - говорит он. К настоящему моменту производитель продал более двухсот Falcon 7X, и еще 50 клиентов ожидают поставки этого самолета.

Новый топовый бизнес-джет (по слухам он получит обозначение 8X) станет шестым в современной производственной линейке Dassault Falcon и будет продаваться дороже Falcon 7X (\$ 52 млн.). Остальные бизнес-джеты французского производителя стоят несколько меньше: Falcon 5X будет стоить \$ 45 млн., 900LX - \$ 40 млн., 2000LXS - \$ 30 млн. и 2000S - \$ 26 млн.

В Embraer посчитали свои бизнес-джеты

В рамках 13-го авиасалона Dubai Air Show, Embraer Executive Jets провел традиционную пресс-конференцию для журналистов. Как рассказал представителям СМИ Колин Стивен, вице-президент по продажам и маркетингу в регионах ЕМЕА (Европа, Ближний Восток и Африка), на сегодняшний день бразильский авиапроизводитель поставил в общей сложности 630 самолетов в 50 стран мира (с 2002 года начались поставки бизнес-джетов семейства Legacy).

По мнению г-на Стивена, даже несмотря на то, что за последние два года рынок новых самолетов ежегодно падал приблизительно на 6%, Embraer Executive Jets увеличивал этот показатель в среднем на 2% ежегодно (в 2011 и 2012 гг. Embraer передавал заказчикам по 99 новых самолетов), и сейчас на его долю приходится 15% всех новых бизнес-джетов. А всего же, если считать поставки с 2002 года, во всем мире почти каждый пятый бизнес-джет – бразильского производства (22%).

Что же касается ближневосточного рынка, то г-н Стивен не стал раскрывать конкретные цифры, рассказав лишь о том, что продажи в регионе достаточно активны, а сам рынок один из крупнейших с достаточно сильным потенциалом роста.

На статическую экспозицию в Дубай Embraer Executive Jets привез Lineage 1000 и Legacy 650. Однако основная задача, стоящая перед компанией на Dubai Air Show, немного иная – собрать достаточное количество заказов на новые бизнес-джеты Legacy 450 и 500, а также обновленную версию Lineage 1000 и Phenom 100 с новым интерьером.

«Lineage 1000, Legacy 650 и Legacy 600, безусловно, наиболее популярные модели бизнес-джетов на

Ближнем Востоке. За счет сочетания прекрасных характеристик они позволяют выполнять беспосадочные перелеты по наиболее популярным направлениям (например, из Дубая в Южную Африку, Западную Европу, Россию, Японию, Китай и Центральную Азию). Также ближневосточный регион имеет для нас чрезвычайно важное значение и по другим причинам. Именно этот рынок является крупнейшим для нашего флагмана Lineage 1000 и вторым по величине для Legacy, заказы на которые продолжают поступать в достаточно большом количестве. Все эти факторы, безусловно, влияют и на нашу сервисную поддержку. Так, за два года в партнерстве с ExecuJet и Falcon Aviation Services, которые назначены нашими авторизованными сервисными центрами, мы сумели создать современные центры ТОиР для всей линейки наших самолетов, и в будущем будем продолжать наращивать свое присутствие в регионе во всех сегментах», - комментирует г-н Стивен.



Prestige Jet расширяется

Компания Gulfstream Aerospace расширила роль своего торгового представительства Prestige Jet, которое теперь будет совершать операции с самолетами Gulfstream во Франции, а также в Италии и Швейцарии.



Компания Prestige Jet, возглавляемая генеральным директором Тьерри Ле-Турнером, будет тесно сотрудничать с региональным вице-президентом Gulfstream в странах Центральной и Южной Европы Ребеккой Джонсон (Rebecca Johnson) и старшим региональным вице-президентом направления международных продаж Тревором Эслингом (Trevor Esling), который продолжит контролировать продажи в этом регионе.

«Тьерри очень увлечен авиацией и на протяжении многих лет занимается бизнесом торговли воздушными судами, — прокомментировал старший вице-президент по продажам и маркетингу Gulfstream Скотт Нил (Scott Neal). — Он и его высококвалифицированная команда станут бесценным ресурсом для наших французских, итальянских и швейцарских заказчиков».

Штаб-квартира компании Prestige Jet располагается в Швейцарии, и восемь ее торговых представителей работают в Женеве, Милане и Париже.

NetJets Europe закончил демотур Phenom 300

Оператор долевого владения бизнес-джетов NetJets Europe готовится к вводу в коммерческую эксплуатацию своего первого Embraer Phenom 300. На самом деле, этот самолет **прибыл** в распоряжение компании два месяца назад, в сентябре 2013 года, но все это время находился в демонстрационном туре по Европе.

«Первый самолет уже продан», - говорит директор по продажам NetJets Europe Марин Юджин. «Мы ожидаем начать его эксплуатацию во втором квартале 2014 года, а в течение двух лет мы надеемся добавить во флот десять Phenom 300».

В материнской компании Phenom 300 начал эксплуатироваться в апреле 2013 года. Контракт на поставку 125 самолетов (твердый заказ на 50 самолетов плюс опцион на 75) был заключен на выставке NBAA в 2010 году. По оценкам экспертов, эта сделка была одной из крупнейших в истории и «тянет» более чем на \$ 1 млрд.

Бразильские бизнес-джеты станут основой легкого сегмента компании, который ранее был представлен

Hawker 400XP и Cessna Citation Bravo.

NetJets, как и все остальные компании деловой авиации, пострадал от серьезного спада в сегменте легких бизнес-джетов во время экономического кризиса из-за снижения спроса со стороны традиционных пользователей такого типа самолетов – небольших компаний и туристов. «Многие из наших клиентов, которые использовали легкие джеты, стали меньше путешествовать, некоторые сократили размер долей, а другие перешли из долевого владения в карточные», - говорит г-жа Юджин.

«Когда NetJets начал искать, как обновить предложение в сегменте легких бизнес-джетов, было понятно, что должен быть выбран продукт, который восстановит интерес клиентов, как только экономика возродится, и вернется потребительское доверие», - говорит Марин Юджин. «Phenom 300 всем хорош. Он имеет привлекательный внешний вид, значительную дальность полета, большой удобный пассажирский салон, оборудованный туалетом, и интерьер NetJets Signature, сделанный на заказ».



В Москве завершился VI ежегодный вертолетный форум

В МВЦ «Крокус Экспо» завершился работу VI ежегодный вертолетный форум. Мероприятие организованное Ассоциацией вертолетной индустрии (АВИ) посетили более 330 представителей компаний-эксплуатантов, производителей и разработчиков оборудования и техники, министерств, ведомств и профильных исследовательских институтов.

Форум продлился два дня. В первый день прошло общее заседание, посвященное вопросам обеспечения безопасности полетов, летной деятельности, эксплуатации и модернизации вертолетного парка, юридическим, экономическим вопросам, а также обсуждению работы Ассоциации за прошедший год.

Главной темой Форума в этом году стало совершенствование законодательства регулирующего деятельность эксплуатантов, разработчиков и производителей вертолетной техники, а также повышение безопасности полетов. В частности была представлена работа Координационного совета по безопасности полетов в СНГ IHST-CIS в области внедрения СУБП в вертолетных компаниях страны. Были проанализированы результаты использования систем GPWS и АЗН-В.

Также одна из постоянных тем форума - техническая эксплуатация и модернизация вертолетного парка – была снова поднята в связи с участием небольших компаний в разработке техники и комплектующих, сертификацией дополнительного оборудования вертолетов и дальнейшего развития вертолета Ми-8Т - главной надежды российских операторов.

Повестку дополнили экономический и юридические блоки, в рамках которых обсуждались вопросы совершенствования налогообложения, оптимизации таможенных пошлин, экономические аспекты пере-



возки пассажиров на вертолетах. Не остались без внимания темы, связанные с применением ФАП-11 «Коммерческие воздушные перевозки» и совершенствованием ФАП-249 «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы» и ряд других.

Заместитель главы Министерства промышленности и торговли Российской Федерации Юрий Слюсарь просил обратить особое внимание участников на правоприменение вновь принятых норм, на то, насколько законодателям удалось достичь тех целей, которые ставились, и обещал профессиональному сообществу помощь в этой деятельности как с точки зрения корректировки федерального законодательства, так и ведомственных актов.

В день открытия Форума, 14 ноября, в «Крокус Экспо» также прошла конференция Ассоциации верто-

летной индустрии по проблемам авиатопливообеспечения (АТО), на которой обсуждался широкий круг вопросов АТО для посадочных площадок.

Одним из значимых достижений работы Ассоциации по улучшению ситуации с топливообеспечением для посадочных площадок стало принятие решения Евразийской экономической комиссией об обнулении пошлины на авиационный бензин, импортируемый на территорию Таможенного союза на период 2014–2016 годов.

Также на конференции были затронуты вопросы организации топливообеспечения на ПП, контроля качества топлива, практики инспекции ПП контролирующими органами, производства и поставки топливозаправочной техники и нормативные вопросы. Итог состояния отрасли был подведен в выступлении представителя ГосНИИ ГА (ЦС авиа ГСМ) Сергея Урявина: «Сегодня в стране происходит очень сильная монополизация рынка. Рынок «берут» крупные компании. И чем сильнее он будет монополизироваться, тем труднее будет мелким компаниям. Вопросы стоимости оборудования могут при жесткой монопольной системе стать главной строкой расходов этих компаний».

Фактически работа отраслевых специалистов в комитетах, проходившая во второй день форума, - это еще более детальное и конкретное практическое развитие тем первого дня. Пожалуй, открытые заседания комитетов незаслуженно оказались в тени пленарных выступлений и докладов, поскольку они за несколько лет заслужили репутацию зрелищных, бурных и эмоциональных мероприятий, где у эксплуатантов появляется возможность высказаться о наблевшем, а у членов комитетов окунуться в пестроту мнений по профильным проблемам.

Royal Jet обновит весь парк к 2020 году

Ближневосточный оператор и крупнейший эксплуатант самолетов Boeing Business Jet – компания Royal Jet – в ходе работы 13-го авиасалона Dubai Air Show обнародовала планы по модернизации собственного самолетного парка. Сейчас Royal Jet эксплуатирует шесть самолетов Boeing Business Jet, два Gulfstream G300 и два Bombardier Learjet 60 в медицинской конфигурации.

Согласно планам компании, в период с 2017 по 2020 год будут выведены из эксплуатации все шесть самолетов Boeing Business Jet. В первом квартале текущего года Royal Jet должен назвать имя производителя, который будет поставщиком флагманов для компании. «Сейчас мы находимся в финальной стадии переговоров с Airbus, Boeing и Bombardier, которые предлагают нам свои предложения по BBJ MAX, ACJ Neo и CSeries, соответственно. И после детального изучения всех преимуществ того или иного самолета мы сделаем выбор», – комментирует президент и главный исполнительный директор Royal Jet Шейн О’Хара.

По мнению аналитиков, наибольшие шансы на победу в неофициальном тендере имеет американский



авиапроизводитель, который является давним партнером Royal Jet. Однако определенные шансы имеет и Airbus с ACJ319, а вот перспективы канадского производителя с бизнес-версией CSeries кажутся весьма условными. Даже несмотря на то, что подписанный контракт на пять самолетов (плюс пять опционов) CS100 в бизнес-версии для швейцарского оператора PrivatAir в настоящее время находится в силе, Bombardier не спешит выпускать на рынок CSeries в VIP-конфигурации, о чем еще раз было сказано на выставке NBAA-2013.

Кроме Boeing Business Jet, в период с 2016 до 2020 гг. Royal Jet также заменит Gulfstream G300 на «новые или почти новые» G450 или G550, а Bombardier Learjet 60 на Learjet 70/75.

В этом году компания Royal Jet отмечает свое десятилетие, и на статической площадке Dubai Air Show представлен самолет BBJ, который по оценке экспертов рынка является одним из самых комфортабельных в мире. Лайнер (A6-AIN) прошел модернизацию в 2013 году во французской компании Sabena Technics. Стоимость работ составила \$ 9 млн.

Компания Royal Jet была образована в 2003 году в Абу-Даби и бесменно управляется своим основателем шейхом Хамдан бин Мубарак Аль Нахайяна. По словам Шейна О’Хара, каждый из самолетов компании – это своеобразная пятизвездная гостиница в воздухе. К тому же в Royal Jet есть постоянные клиенты, которые летают исключительно на конкретном самолете.



KlasJet взлетит в начале года

За последние два года число частных авиарейсов в Литве увеличилось на 31,5%. Главной причиной роста бизнес-трафика в стране эксперты считают развитие международной торговли. В частности, проведенный анализ внешнего оборота России и Литвы показал, что налицо существенное увеличение экспорта-импорта, а экономику Литвы - одной из самых быстро развивающихся во всем Евросоюзе. В Литве уровень бюрократии в области авиационного регулирования не высок, и авиационные власти действуют достаточно быстро. Если ТООИР организация отвечает требованиям EASA и обладает квалифицированным персоналом, соответствующей документацией и оборудованием, то процесс получения необходимых лицензий занимает немного времени. Финансовые расходы на регистрацию самого воздушного судна также относительно невелики. Единственный минус рынка – это его размеры. С другой стороны, «под боком» у Литвы 33-х миллионная Польша и Москва, где базируется основная часть российских деловых самолетов.

Литовские регуляторы действуют достаточно быстро и эффективно. Законодательная база в сфере авиации благоприятна не только для местного авиабизнеса, но и для иностранных компаний. Поэтому литовским регистром пользуются как литовские, так и иностранные перевозчики, среди которых представители из России, Казахстана и скандинавских стран.

На минувшей неделе холдинг Avia Solutions Group, предоставляющий комплексные решения в области авиационных услуг по всему миру, сообщил о запуске собственного бизнес-оператора KlasJet. Флот перевозчика будет базироваться как в Вильнюсе (Литва), так и в аэропортах России и стран Европейского Союза.



Как рассказал BizavNews Виталий Капитонов, генеральный директор KlasJet, оператор планирует получить сертификат эксплуатанта до конца января 2014 года. На первые числа февраля уже запланированы первые рейсы. KlasJet начнет деятельность с двух самолетов Challenger 850 (на 10 и 14 мест). К 2018 году планируется увеличить парк до 10 самолетов (Challenger, Learjet и Legacy). Кроме этого, KlasJet не ограничится исключительно бизнес перевозками и будет параллельно развивать также и сегмент управления воздушными судами. На сегодняшний день у компании уже есть договоренности по управлению тремя дополнительными бизнес-джетами Learjet, Legacy и Challenger 850. Эксплуатация этих самолетов начнется в 2014 году. «Мы также рассматриваем возможности сотрудничества с другими владельцами

судов, которые готовы доверить нам свои бизнес-джеты. Благодаря богатому опыту в части технического обслуживания воздушных судов и сертификатам EASA у компаний холдинга Avia Solutions Group, KlasJet сможет обеспечить первоклассное техническое обслуживание и управление своим авиапарком», - комментирует г-н Капитонов.

Самолеты Challenger 850 (переоборудованные из Bombardier CRJ200) оператора «получили» совершенно новые интерьеры салонов, которые были установлены в европейских и американских центрах комплектации при непосредственном участии

продолжение

знаменитых дизайнеров как Литвы, так и Европы, а также при строгом контроле со стороны родственной компании FL Technics Jets, выступившей в качестве генерального подрядчика. Все салоны отличаются повышенным уровнем комфорта для пассажиров, включая современные системы бортовых развлечений и спальные места. Самолеты KlasJet будут обслуживаться компаниями, входящими в холдинг Avia Solutions Group, и обладающими сертификатами Европейского агентства авиационной безопасности (EASA Part-145; EASA Part-147; EASA Part-21; EASA Part-M). Это позволит авиакомпаниям полностью контролировать процессы технического обслуживания, переоборудования и модернизации своих самолетов, обеспечивая тем самым европейский уровень надежности и комфорта.

«Одним из ключевых преимуществ нашего продукта будет лучшее соотношение цены и качества предоставляемых услуг. Воздушные суда с эксклюзивными дизайнерскими салонами, сервис на высшем уровне, еда из лучших ресторанов, опытные пилоты, хранение судов в отапливаемых ангарах, высококачественное техническое обслуживание. Наша техническая база, имеющаяся инфраструктура и культура обслуживания помогут нам завоевать доверие клиентов. Каждому клиенту мы будем предоставлять индивидуальные решения, а для постоянных клиентов предусмотрены специальные выгодные предложения», - резюмирует г-н Капитонов.

Базовым аэропортом для KlasJet станет Вильнюс, однако в компании не исключают возможность базирования и в других городах, включая Россию. «Работая в сегменте деловой авиации, мы прекрасно понимаем, что наши бизнес-джеты должны базироваться там, где удобно нашему клиенту. И хотя основная техническая и операционная база будет расположена

в Вильнюсе (Литва), полет, например, до Москвы, на которую приходится большая часть рынка деловой авиации России, составляет всего один час. Таким образом, мы сможем приготовить и доставить борт в любой из московских аэропортов еще до того, как клиент доберется туда из центра Москвы», - резюмирует г-н Капитонов.

В Avia Solutions Group уверены в успехе нового проекта. По мнению председателя правления Avia Solutions Group Гядиминаса Жемялиса, экономика стран Восточной Европы, России и СНГ практически восстановилась после кризиса, и корпоративные и частные клиенты снова активно пользуются услугами деловой авиации, как наиболее удобным способом передвижения между городами и странами для

эффективного ведения бизнеса. Именно этим обусловлено решение о выходе на рынок бизнес авиатransпортов. На сегодняшний день в России, странах Центральной и Восточной Европы, а также в регионе СНГ ежедневно совершается порядка 800-850 рейсов деловой авиации. Эти показатели уже превысили докризисные данные. В то время как западноевропейский рынок еще по-прежнему не окреп, объем VIP-перевозок в СНГ ежегодно растет на 2-5% в зависимости от страны.

KlasJet станет вторым бизнес-оператором Литвы, эксплуатирующим переоборудованные Bombardier CRJ200. В апреле 2013 года другой литовский оператор, Charter Jet, приступил к эксплуатации аналогичного самолета.



СЛО «Россия» присматривается к новым VIP-вертолетам

Управляющий делами Президента Российской Федерации Владимир Кожин посетил Национальный центр вертолетостроения (НЦВ) в подмосковном Томилино во время проведения плановых испытаний новых вертолетов Ми-171А2 и Ми-38 разработки холдинга «Вертолеты России». В настоящее время в НЦВ проходят испытания первого опытного образца среднего многоцелевого вертолета Ми-171А2 и третьего опытного образца транспортно-пассажирского вертолета Ми-38, которые демонстрировались на МАКС-2013. Оба могут использоваться для перевозки VIP-персон и корпоративных полетов.

Владимир Кожин ознакомился с ходом испытаний новых российских вертолетов. Отметив высокий потенциал новых Ми-38 и Ми-171А2, он заявил, что Российская Федерация всегда была сильна в сегменте средней и тяжелой вертолетной техники. Управляющий делами Президента РФ подчеркнул, что современные вертолеты серии Ми-8 являются основой вертолетного парка Специального летного отряда «Россия», который обеспечивает авиаперелеты первых лиц государства.



Новый многоцелевой вертолет среднего класса Ми-171А2 и новый транспортно-пассажирский Ми-38 – ключевые проекты холдинга «Вертолеты России» в сегменте средних вертолетов с возможностью доработки до специализированных VIP-версий.

Современный Ми-171А2, создаваемый на основе семейства Ми-8/17, сочетает богатый опыт эксплуатации российских вертолетов этого класса и новейшие технические решения. Ми-171А2 обеспечивает высочайший уровень надежности, безопасности и комфорта.

Легендарное семейство вертолетов Ми-8/17 прочно занимает уверенные позиции на рынке корпоративных и VIP-перевозок. Просторная пассажирская кабина «в полный рост» предоставляет уникальные

возможности по индивидуальной компоновке и отделке салона и обеспечивает максимальный уровень комфорта для пассажиров. Новейший Ми-171А2, сочетающий традиционные достоинства прославленной серии и новейшие технологии, открывает перед заказчиками еще более широкие возможности. Благодаря применению целого ряда инновационных решений, летно-технические характеристики этого вертолета значительно улучшатся, например, увеличатся дальность полета, крейсерская скорость и грузоподъемность, существенно снизится шумность. Современный комплекс бортовой радиоэлектроники уменьшит нагрузку на пилотов и повысит эффективность их работы.



продолжение ►

На фоне успешных испытаний первого опытного образца Ми-171А2 до конца 2013 года планируется завершить доработку и начать испытания второго опытного образца этого вертолета, создание которого завершается на Улан-Удэнском авиационном заводе. «Вертолеты России» планируют сертифицировать вертолет Ми-171А2 до конца 2014 года и начать поставки заказчикам с 2015 года.

Вертолет Ми-38 также обладает целым рядом неоспоримых достоинств для использования в корпоративных и VIP-перевозках. Ми-38 может эксплуатироваться в широком диапазоне климатических

условий. Благодаря вместимости пассажирской кабины, низким показателям шумности и вибрации, а также многочисленным инновационным решениям Ми-38 предлагает заказчикам самый высокий в классе уровень комфорта. Высокая крейсерская скорость в 285 км/ч и дальность полета до 1200 км с дополнительными топливными баками также относятся к неоспоримым преимуществам Ми-38.

Программа нового транспортно-пассажирского вертолета Ми-38 финансируется Правительством России. Сборка четвертого опытного образца – финального предсерийного вертолета – ведется на



входящем в холдинг Казанском вертолетном заводе. Вертолет типовой конструкции ОП-4 будет отличаться от прототипа ОП-3 наличием ударостойкой топливной системы французской компании Aerazur и увеличенными проемами иллюминаторов. Начало серийного производства Ми-38 запланировано на 2015 год.

Напомним, что в августе 2013 года Президент России Владимир Путин во время визита в Ростов-на-Дону посетил предприятие холдинга – завод «Роствертол», где познакомился с новыми разработками военных и гражданских вертолетов. Президенту также продемонстрировали модель пассажирского салона VIP-версии нового Ми-38, проектируемого совместно с компанией «АэроТакси-Сервис», которая разрабатывает и производит VIP-интерьеры для российских вертолетов.

Специальный летный отряд «Россия» – федеральное государственное авиапредприятие, подчиненное Управлению делами Президента РФ, которое оказывает услуги по обеспечению и выполнению авиационных перевозок первых должностных лиц страны. СЛО «Россия» предъявляет повышенные требования к авиационной технике.

Турбопропы завоевывают Ближний Восток

По мнению Beechcraft Corporation, Ближний Восток – это хороший рынок для турбовинтовых самолетов, которые борются за покупателей наравне с бизнес-джетами. Так, согласно данным производителя, доля поставок самолетов семейства King Air в страны региона существенно увеличилась. Причем, рост поставок King Air в конфигурациях для специальных миссии составил 315%.

С 2008 по 2012 годы в страны Ближнего Востока поставлено 34 турбовинтовых самолета Beechcraft, что эквивалентно 15% всех поставок самолетов бизнес-авиации в регион и на 12% больше по сравнению с аналогичным периодом между 2003 и 2007 годами. Американский производитель, который имеет 67% рынка турбовинтовых самолетов на Ближнем Вос-

токе, считает, что эта тенденция свидетельствует об увеличении спроса на более гибкие, экономически эффективные и выносливые деловые самолеты в регионе.

Согласно исследованию Beechcraft, в настоящее время на Ближнем Востоке зарегистрировано 593 деловых самолета, и количество поставок значительно возросло за последнее десятилетие. С 2008 по 2012 год было поставлено 211 воздушных судов по сравнению с 103 в период между 2003 и 2007, что на 105% больше.

«Рост экономики Ближнего Востока в последние годы также положительно отразился на рынке бизнес-авиации», - говорит Ричард Эмери, президент Beechcraft по Европе, Ближнему Востоку, Африке и Азиатско-Ти-

хоокеанскому региону. «Мы ожидаем, что высокий спрос на Ближнем Востоке на бизнес-авиацию будет продолжаться и в ближайшие годы, что свидетельствует об усилении глобализации и экономическом развитии. Подтверждение этого – за последние пять лет мы поставили на Ближний Восток 29 самолетов King Air».

Beechcraft считает, что спрос будет также поддерживаться ростом в регионе количества состоятельных граждан, число которых, по прогнозам, увеличится с 4675 в 2012 году до 7378 человек в 2022 году – то есть рост составит 58%. Этот показатель выше, чем в среднем по миру (ожидается, что за это время количество состоятельных людей в мире вырастет «только» на 50%). Среди стран региона лидерами роста должны стать Ирак, ОАЭ и Саудовская Аравия, состоятельное население которых в ближайшее десятилетие вырастет на 125%, 53% и 49% соответственно.

«Турбовинтовые самолеты стоят значительно меньше, чем бизнес-джеты, и более экономичны в эксплуатации – эти факторы помогли росту спроса на King Air», - продолжает Ричард Эмери. «Кроме того, технологические достижения в последние годы привели к тому, что полеты на турбовинтовых самолетах обеспечивают такое же наслаждение и комфорт, которые обычно ассоциируются с гораздо более крупными бизнес-джетами».

«Кроме того, такие самолеты могут получить доступ к большему количеству аэропортов в регионе. В настоящее время на Ближнем Востоке числится 1332 аэропорта, но почти 60% из них имеют либо короткие взлетно-посадочные полосы, либо грунтовое покрытие, что делает их недоступными для больших бизнес-джетов», - заключает он.



Скорая помощь с неба

Новые медицинские вертолеты могут заработать в столице уже в следующем году, а тендер на их поставку власти хотят объявить до наступления нового года. В департаменте здравоохранения «РГ» сообщили, что уже готовят необходимую документацию и техническое задание.

Вертолетов для оказания медицинской помощи планируют закупить как минимум три, а может быть и четыре. Все зависит от их стоимости - город готов потратить на закупку один миллиард рублей.

«Мы выставляем условия, то есть ту стартовую цену, которую можем заплатить, ну а дальше конкуренты уже борются между собой», - рассказал заммэра по вопросам социального развития Леонид Печатников. «У нас стоит цена на вертолеты, но это не за один вертолет, а за три, а может быть и четыре. Нам хочется купить побольше и подешевле, но не в ущерб качеству. Очень рассчитываем, что уже в 2014 году у нас появится такая воздушная флотилия».

Чтобы качество не пострадало, сейчас чиновники детально прорабатывают все нюансы к тендеру. Предполагается, что участие в нем примут как отечественные, так и зарубежные компании, а победят те, кто сможет предложить наименьшую цену на отвечающие запросам вертолеты.

Сейчас у Москвы всего один медицинский вертолет, да и подчиняется он городу не напрямую - его приходится запрашивать у столичного управления МЧС в экстренных ситуациях. Вертолет обычно находится на дежурстве в 15-ой городской клинической больнице, но спасатели могут отозвать его на учения или для собственных нужд, и тогда Москва остается без летающих врачей. Новые же вертолеты будут принадлежать департаменту здравоохранения и работать для москвичей.

«Только один вертолет за год госпитализирует более двухсот пострадавших, и все они находятся в тяжелом или крайне тяжелом состоянии, поэтому переоценить применение медицинской авиации трудно», - рассказал «РГ» директор московского центра экстренной медицинской помощи Сергей Федотов. «Потребность в новых машинах есть, объем работы у них будет очень большой. Что касается инфраструктуры, то по городу у нас десять вертолетных площадок в больницах и персонала тоже достаточно - можем хоть сейчас укомплектовать новые вертолеты ребятами, которые обучены и все работали на такой технике, проходили специальные курсы. Вообще перспективы у медицинской авиации неограничены».

Особенно актуальны медицинские вертолеты будут с учетом потребностей Новой Москвы, отмечают медики. При этом с посадкой у авиации проблем возникнуть не должно - они обычно возникают там, где застроен каждый квадратный метр, а для Новой

Москвы это нехарактерно. «Сесть, к примеру, на МКАДе и других крупных магистралях вертолеты могут везде, а в центре города в пределах Садового кольца мы даже и попыток не делаем - очень плотная застройка. В любом случае решение о вылете принимают врач и командир экипажа - они знают Москву и свои возможности», - говорит Сергей Федотов.

Врачами новые вертолеты обеспечит департамент здравоохранения, а вот летчиков, скорее всего, придется привлекать из структур министерства по чрезвычайным ситуациям. Своих пилотов у департамента нет, к тому же в небе над столицей имеют право летать только воздушные суда четырех организаций - это МЧС, ФСБ, ФСО и МВД. Для любых других организаций московское небо закрыто, а опыта для работы на медицинских вертолетах больше всего у спасателей.

Источник: Российская газета

