



На фоне приближения новогодних и рождественских праздников стартовало неофициальное ралли среди производителей за самый ударный квартал. Как видно из открытых источников, поставки в декабре традиционно растут. Впрочем, «подбить» окончательные цифры нам удастся только после Нового Года. А пока статистика не радует, по крайней мере по трафику. В последнем осеннем месяце трафик в Европе в годовом исчислении он упал на 2,5%. По данным WingX, в России наблюдалось наибольшее снижение – было выполнено на 30% меньше в годовом исчислении. В течение всего 2015 года полеты из России в Европу сократились на 23%, а рейсы между Европой и СНГ за этот период упали на 27%. Однако вновь подчеркиваем, что европейцы не включают в свой анализ внутрироссийские рейсы и полеты по остальным зарубежным направлениям, которые на протяжении года немного прибавляют.

На этой неделе в московском «Национале» впервые прошла практическая отраслевая конференция по вопросам работы экипажей деловой авиации «Jet Stew 2015», которую организовала Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации в партнерстве с A-Group и Satcom Direct. На мероприятии был аншлаг, что неудивительно. Ведь освещение и обсуждение вопросов, связанных с работой экипажей деловой авиации и другого персонала авиакомпаний, безопасностью полетов, обслуживанием пассажиров редко становится темой отдельного форума или конференции. При этом темы, которые обсуждались, имели первостепенное значение для нашей отрасли. И еще один плюс – докладчиками на конференции стали ведущие эксперты и специалисты не только в области деловой авиации, но и в сфере права, применения стандартов и образования.



Опять спад

WingX Advance: с начала текущего года активность деловых самолетов в Европе снизилась на 0,8% в годовом исчислении, что эквивалентно 5700 невыполненных рейсов

стр. 19



ЕС представила новую стратегию авиации

Задачей стратегии является сохранение лидерских позиций ЕС в международной авиационной индустрии, при обеспечении всем участникам рынка равных условий

стр. 20



Простота по-монегаски

Может ли быть вертолетное такси доступным? Интересный вопрос, особенно когда видишь счастливые лица наших соотечественников, выходящих из винтокрылой машины где-нибудь в ближайшем Подмоскowie

стр. 21



10000 метров над Азербайджаном

Путешествуя по Азербайджану можно сделать вывод – государство поставила транспортные проблемы в ранг приоритетных. Всего за несколько лет в стране появились современные аэропорты, обновлены ВПП и модернизирован авиапарк

стр. 23

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ

G500 и G600



Gulfstream

Полеты под наблюдением

Вопрос об открытии неба над Москвой для осуществления полетов частных и маршрутных вертолетов может начать обсуждаться только после технического довооружения и установления полного контроля воздушного пространства на низких и предельно низких высотах. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов.

«Вопрос об открытии неба над Москвой поднимался. Но чтобы это решение начать обсуждать, необходимо провести техническое довооружение для контроля воздушного пространства на низких и предельно низких высотах», - сказал В.Окулов.

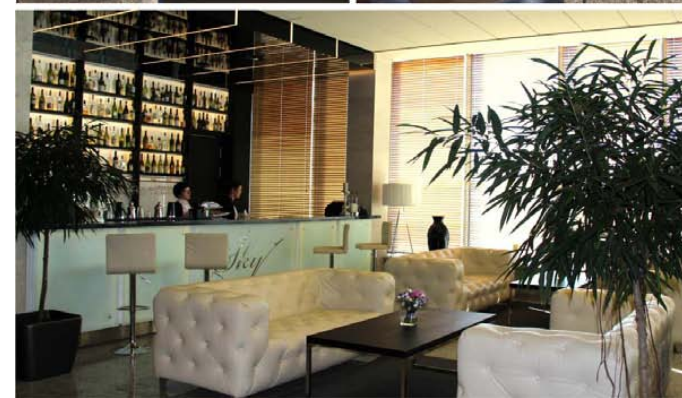
По его словам, техническим средством является оборудование АЗН-В, так называемое Автоматическое зависимое наблюдение.

«Сейчас в московском регионе ведется пилотный проект по оснащению АЗН-В, пока он еще не полностью охватывает весь регион. Но при установке всех вышек он позволит контролировать воздушные суда на любых высотах. И это уже будет предпосылкой, чтобы можно было разрешать уже какое-то более активное воздушное пространство, по крайней мере над акваторией Москвы-реки», - заключил В.Окулов.

Напомним, что в начале 2015 г. директор департамента развития вертолетной компании «Аэросоюз» Денис Евчихевич сообщил Агентству «Москва», что в столице разрабатывается программа размещения сети вертолетных площадок. По его словам, предусматривается два воздушных коридора с запада и с юга – это будут пространства над лесными массивами и над промзонами. При этом использоваться будут исключительно двухдвигательные вертолеты.



Фото: Дмитрий Петроченко



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

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

«Долгострой» сертифицировали

Honda Aircraft получила долгожданный полный сертификат типа FAA на свой легкий бизнес-джет HondaJet HA-420. «Получение сертификации FAA является ключевым моментом для компании Honda. Мы разработали, испытали и теперь сертифицировали этот самолет, разработанный с чистого листа, — беспрецедентное испытание для Honda», — сообщили в компании.

Компания накопила в программе испытаний более 3000 летных часов в полетах по всему миру. Пять серийных самолетов уже летают и более 25-и находится на сборочной линии.

Полная сертификация, которая последовала за получением в марте предварительного сертификата типа, завершит десятилетия исследований, испытаний и подготовки. Honda Aircraft сформировала штат из

1700 сотрудников и расширила свой кампус в Гринборо, штат Северная Каролина, имея производственные помещения на 680000 квадратных футов. Компания также получила сертификат Part 145 на услуги ТОиР и создала сеть из 11-и дилеров в США, Южной Америке и Европе. Генеральный директор компании Мичимаса Фуджино говорит, что компания имеет заказы на более чем 100 HondaJet. В 2016 года производитель намерен производить по 3-4 самолета в месяц.

HondaJet стал первым в Японии самолетом, который был полностью разработан частной компанией и без поддержки со стороны государства. Бизнес-джет может принять на борт до 8 пассажиров и способен лететь со скоростью более 770 км/ч и на высоте выше 13 тысяч метров. Стоимость самолета составляет примерно \$4,5 млн.



A GROUP
FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ

ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ
+7 (495) 981 38 26

Шереметьево & Пулково

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

a-group.aero

Dassault Aviation «зеленеет»

Французский производитель Dassault Aviation известен своей приверженностью к «зеленым» технологиям. По мнению компании, одним из важных шагов в этом направлении является то, что деловые самолеты Falcon по сравнению с одноклассниками сжигают на 30-40% меньше топлива. Также производитель проводит дальнейшие исследования по сокращению удельного расхода топлива, принимая участие в программе альтернативного топлива European Alpha-BIRD и программе топливных элементов CELINA.

На фоне этого Dassault Aviation вполне естественно присоединился к программе Clean Sky, финансируемой Европейской Комиссией, в которой участвует большинство европейских авиационных компаний - Airbus, Finmeccanica, Rolls-Royce, Saab, Safran, Thales. Целью этой инициативы является снижение воздействия на окружающую среду самолетов следующих поколений (шум, потребление топлива, выбросы).

В настоящее время работы по данной программе находятся на первом этапе, который должен быть завершен в 2016 году. Dassault Aviation, представляющая в Clean Sky бизнес-авиацию, играет значительную роль в технологической подпрограмме «Smart Fixed Wing Aircraft (SFWA)», которая позволит в будущем получить крылья с расширенным управлением ламинарного потока и нагрузками, а также уменьшить шум за счет архитектуры корпуса самолета (маскирование шума двигателя, направленного в сторону на землю).

Также в Clean Sky французский производитель совместно с немецким исследовательским институтом Фраунгофера отвечает за платформу «Эко-дизайна», в которой исследуется возможность сделать производство самолетов, техническое обслуживание и вывод из эксплуатации более экологичным: меньше использовать ресурсов (вода, энергия) и сырья, уменьшить выбросы CO₂ и технологических жидкостей.



Бережливый уход

УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ



МОСКВА. АЭРОПОРТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

TAG Aviation получил чартерный G650

TAG Aviation UK (британское подразделение TAG Aviation Group) объявила о включении в собственное свидетельство эксплуатанта очередного ультрадальнего бизнес-джета Gulfstream G650. Данный самолет будет полностью доступным для выполнения чартерных рейсов. Таким образом, TAG Aviation UK стал первым бизнес-оператором в Великобритании, предлагающим рейсы на флагмане американского производителя. Самолет будет базироваться в лондонском Фарнборо.

Теперь с учетом самолетов, находящихся в управлении компании, флот TAG Aviation насчитывает более 120 самолетов (53 собственных), которые базируются в США, Великобритании, Швейцарии, Испании,

России, Украине и странах Ближнего Востока, а также Гонконге. До конца этого года TAG Aviation рассчитывает ввести в эксплуатацию еще несколько 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.



ВЫ ВЫБИРАЕТЕ ЦЕЛЬ.
МЫ ПОЗАБОТИМСЯ ОБО ВСЁМ ОСТАЛЬНОМ.

tyrolean
jet services



» ПРЕВЫШЕ ВСЕХ ОЖИДАНИЙ

НАШ ФЛОТ АСJ:

1 ACJ318ER

2 ACJ319



» Tyrolean Jet Services » A-6020 Инсбрук Аэропорт / Австрия
» Тел +43 512 22577 15 » Факс +43 512 22577 21
» sales@tjs.at » www.tjs.at

Jet Aviation Singapore сделал «тяжелую форму»

Jet Aviation Singapore недавно завершил работы по первой в Азии инспекции 8С (120 месяцев) на Bombardier Global Express. Параллельно с «тяжелой» формой компания выполнила полную реконструкцию интерьера и покраску самолета.

10-летняя инспекция 8С является крупнейшим событием для самолетов Bombardier Global Express, требующая значительную разборку салона для тщательной проверки планера и элементов конструкции. Чтобы воспользоваться разборкой самолета и тем самым сократить время простоя, в Jet Aviation Singapore одновременно провели полную реконструкцию пассажирского салона. Кроме того, на

этом самолете компания осуществила первую полную перекраску на данном типе воздушных судов в регионе.

«Это был ключевой проект Jet Aviation Singapore, который демонстрирует наши высокие стандарты качества и компетентность», - сказал Джон Риггир, вице-президент и генеральный менеджер Jet Aviation в Сингапуре. «Мы построили наш новый ангар в индустриальном парке Селетар именно для проектов подобного масштаба. Данный проект был завершен в срок и в рамках бюджета к удовольствию клиента, и я рад добавить, что в январе 2016 года мы начинаем нашу вторую инспекцию 8С».





**НОВЫЙ ЦЕНТР
БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ**

ОТАПЛИВАЕМЫЙ АНГАР
ВМЕЩАЕТ ДО 5 ВВJ's



БУТИК-ТЕРМИНАЛ



ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ!

www.riga.aero

Premium Jet получает G550

Базирующийся в Цюрихе швейцарский оператор бизнес-авиации Premium Jet продолжает реализацию плана модернизации самолетного парка. С начала декабря клиентом стал доступен новый ультрадальний бизнес-джет – 16-местный Gulfstream G550 (HB-JOE). Новый борт будет «дежурить» в Цюрихе, Базеле и Берне.

Таким образом, сейчас собственный парк оператора состоит из Bombardier Global Express, Challenger 300 и Challenger 604, а также Cessna Citation Excel. Управляемый парк: Embraer Legacy 650, Gulfstream G150/450/550 и Dassault Falcon 7X. Часть управляемого парка также доступна для чартеров по согласованию с владельцами.

Premium Jet продолжает активно работать по предоставлению «двойного флага». Клиентам компании предоставляется право самим выбирать под какой юрисдикцией они будут летать. Соответствующее соглашение было подписано с австрийской компанией SGC Aviation. В Premium Jet уверены, что данное соглашение позволит клиентам компании самим выбирать страну «приписки» бизнес-джета, исходя из собственных предпочтений.

Если в начале 2012 года в Европе Premium Jet позиционировался как небольшой и относительно недорогой перевозчик, то сейчас с получением «серьезных» бизнес-джетов, компания всерьез занялась продвижением в новые для себя регионы.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION

Представляем совершенно новый

G650

Daher поставил сотый TBM 900

Daher передал клиенту юбилейный сотый турбопроп TBM 900. Как отмечают в компании, первая сотня нашла своих заказчиков всего через 20 месяцев после стартовой поставки. В текущем году (январь-октябрь) производитель передал клиентам 36 машин, одиннадцать из которых – в третьем квартале. Производитель также подтвердил, что стоимость самолета не корректировалась и в настоящее время составляет \$3,8 млн.

Со слов представителей Daher, турбовинтовой самолет DAHER TBM 900, пришедший на смену семейства самолетов TBM 850 и TBM 700, задает планку скорости и является самым быстрым в классе однодвигательных турбовинтовых самолетов с максимальной крейсерской скоростью 611 км/час (330 узлов) на эшелоне 280 (в условиях ISA).

Самолет TBM 900 оборудован обновленной с учетом последних трендов современной «стеклянной»

кабиной Garmin G1000, включая в себя два монитора с диагональю 10,4 дюйма и один центральный с диагональю 15 дюймов, имеющий широкий угол обзора. Последняя версия программного обеспечения так называемого Synthetic Vision Technology (SVT) позволяет пилоту видеть виртуальную дорогу в небе повышая безопасность пилотирования. Основываясь на данных интегрированных систем управления полетом, Garmin G1000 предоставляет сводные данные о скорости и высоте полета, навигационные указания, визуализацию воздушной обстановки и метеоинформации, а также о состоянии и параметрах работы двигателя. В состав бортового радионавигационного оборудования входит полностью интегрированный цифровой автопилот, управляющий самолетом позволяющий снизить нагрузку на пилота и упрощает пилотирование самолета. Встроенный спутниковый телефон, интегрированный со всеми системами, может всегда быть на связи.



FORTAERO
Baltic Business / Universe in motion
Aviation Alliance /

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XTi // \$5.5M

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

nextant aerospace

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



Румынский H215 будет конкурировать с Ми-8/17

Airbus Helicopters планирует начать производство своих старых моделей Super Puma на новом заводе в Румынии, вблизи г. Брашов. В настоящее время производитель собирает модели AS332 L1e и C1e (сейчас H215) на своем заводе в Мариньяне на юге Франции. Но с 2017 года производство 8,6-тонного вертолета будет постепенно переводиться на новый завод, и с 2019 года производство полного цикла достигнет ежегодного темпа в 15-20 машин. Сначала, в 2017 году, будет собираться модель с коротким фюзеляжем (C1e), а более крупный вариант – с 2019 года. Компания инвестирует €50 млн. (\$53,2 млн) в новый сборочный цех площадью 10000 кв.м.

Airbus Helicopters будет производить в Румынии транспортные и многоцелевые вертолеты. Именно в этих сегментах европейский производитель конкурирует с российскими Ми-8/17. Компания считает, что размещение сборки в Румынии и усовершенствование системы производства позволит успешно конкурировать с российской машиной. На это также будет влиять

более низкие расходы на оплату труда и упрощенная конфигурация базового вертолета.

Производитель уже начал предпринимать меры по упрощению моделей Super Puma – запуск модели C1e в 2010 стал первым шагом к достижению этой цели. Данный вариант имеет упрощенную базовую конфигурацию и сокращенный список устанавливаемого на заводе оборудования, но в то же время он имеет четырехосевую автопилот и авионику от тяжелого H225. При этом, время производства модели C1e уже три месяца короче, чем было необходимо для предыдущей версии (21 месяц). В Airbus Helicopters считают, что дальнейшее упрощение конфигурации и ввод в строй новой производственной линии может сократить этот срок в общей сложности до 11 месяцев.

Помимо ценового преимущества, создание производственной линии для H215 в Румынии позволит Airbus Helicopters освободить пространство на заводе в Мариньяне для сборки H175 и H160.



THINK BUSINESS*

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

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

*думайте о бизнесе

R66 успешно прошел «проверку снегом»

13 ноября 2015 года в городе Спрей Лейкс, Канада, однодвигательный газотурбинный вертолет Robinson R66 успешно прошел испытания авиационных властей США и Канады (FAA и Transport Canada), которые позволят ему совершать полеты в условиях снегопада. Данный тест проводится в тяжелейших погодных условиях, нечасто встречающихся даже в Канаде. Получив информацию от одного из своих канадских дилеров, Эрика Гоулда из Aerial Recon, что комбинация требуемых условий, а именно температуры, видимости и продолжительности шторма, достигла необходимого для прохождения теста уровня, компания моментально отреагировала.

Данный тест проводился в условиях сильного снегопада вкупе с плохой видимостью и отрицательной температурой, то есть в условиях, приводящих к серьезному скоплению снежной массы в районе воздухозаборников газотурбинного двигателя. Тест включал прогрев

двигателя в течение 20 минут, 5 минут на висении в зоне влияния земли и 60 минут полета на крейсерской скорости. Все данные отслеживались приборами, а также посредством «живого» видео со специальной камеры, установленной рядом с воздушным фильтром двигателя.

Испытание должно было подтвердить, что снежная масса не будет забивать воздухозаборник двигателя или любым другим способом негативно сказываться на работе двигателя. Несмотря на тяжелые погодные условия, не было зафиксировано ни скопления снежной массы в районе воздухозаборников, ни ухудшения характеристик работы двигателя.

Прохождение теста – важный шаг, который позволит компании Robinson избавиться от ограничений эксплуатации R66 в условиях снегопада и метели, прописанных в руководстве по летной эксплуатации.



Международный
Центр
Деловой
Авиации



ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЁТОВ

УСЛУГИ ТЕРМИНАЛА

СТОЯНКА НА ПЕРРОНЕ И В АНГАРЕ

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ПРОДАЖА ВС

ОРГАНИЗАЦИЯ ЧАРТЕРОВ

Московская Область, г. Жуковский, аэродром «Раменское»

+7 495 548 20 59 (с 9:00 до 18:00)

www.intercba.ru

+7 966 075 11 11 (24 часа)

e-mail: info@intercba.ru

Jet Aviation растёт

Компания Jet Aviation сообщает об увеличении флота управляемых самолетов в текущем году на 29 самолетов. Из них, 14 воздушных судов получено в регионе ЕМЕА и Азия и 15 бизнес-джетов – в США.

Продолжая наблюдать на протяжении второй половины 2015 года устойчивый спрос на свои услуги управления самолетами, чартерные перевозки, а также на услуги летного обеспечения, Jet Aviation добавил с конца мая в свой глобальный флот 17 самолетов.

В США компания получила три Global 6000 и Lineage 1000, забазированные в Нью-Йорке, Citation 525 и Legacy 600 в Калифорнии, Gulfstream V, базирующийся в Лондоне, и G450. Jet Aviation также добавила бизнес-джеты G550 и G650 в свой амери-

канский сертификат для чартерных перевозок. G550 базируется в аэропорте Ван Найс, Калифорния, а G650 – в Тетерборо, штат Нью-Джерси.

«Владельцы и операторы самолетов знают, что они могут рассчитывать на наши авиационные услуги полного цикла», - говорит Дейв Дейч, вице-президент по услугам управления и чартерным перевозкам в США. «Наряду с нашим главным приоритетом – безопасностью, клиенты ценят нашу возможность работать в режиме 24/7, наши эффективные в плане цены решения и наш опыт».

В регионе ЕМЕА и Азии компания получила самолет GIV в Африке, а также G280, Global 6000, несколько G550 и G650 и BBJ1 в Европе, на Ближнем Востоке и в Азии.



С заботой
о вас
в небе
и на
земле

Бизнес авиация
из самого сердца
Европы



UPPER TWO

Avia / Travel concierge



Elit | Avia

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

Проблемы безопасного висения

AgustaWestland и EASA обсуждают новый подход к формированию графика зависимости скорости от высоты для вертолетов, предлагая отменить «безопасные» режимы висения и полета. Они выступают за принятие этой идеи, чтобы максимально использовать возможности вертолета вместо того, чтобы полагаться на диаграмму, которая показывает операторам, что делать нельзя.

Бернардино Пагги, эксперт по методологии летных испытаний компании AgustaWestland, привел пример распространенного заблуждения: «Если я лечу за пределами области опасных режимов, я всегда в безопасности». Он говорит, что на самом деле прерванный взлет во взлетном коридоре может в конечном итоге привести к столкновению с препятствием. По мнению Пагги, в графике зависимости скорости от высоты «присутствует» только один тип поверхности

(обычно ВПП) и он не может быть применен к работе в районе всех поверхностей, около которых вертолетом можно управлять.

Режим висения вертолета является весьма ответственным этапом полета. Практика эксплуатации вертолетов и теоретические исследования показывают, что висение на высотах более 10–12 м над поверхностью земли считается опасным в случае отказа двигателя.


Для обеспечения безопасности полетов нормы летной годности вертолетов требуют для каждого типа вертолета определить сочетание высоты и поступательной скорости, включая режим висения, при котором обеспечивается безопасная посадка при отказе двигателя. На основании этих данных формируется график зависимости скорости от высоты полета.

Чтобы гарантировать фактическую возможность полета вертолета с одним неработающим двигателем, AgustaWestland предлагает, чтобы правила ясно указывали о применимости графика зависимости скорости от высоты, например, «Данный уровень производительности может быть достигнут только над этой конкретной поверхностью». Пагги также предполагает, что концепция Vtoss (скорость безопасного взлета при неработающем двигателе) должна заменить принцип скорости набора высоты с выходом из «небезопасной» зоны.

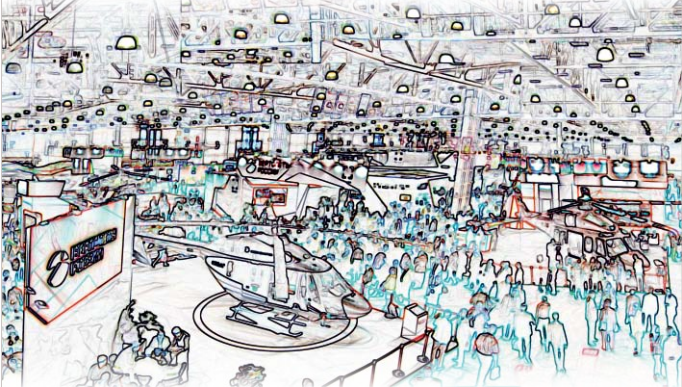
По мнению Пагги, понятие безопасной высоты отвергает возможность висения вне зоны влияния земли. Однако новый принцип может обеспечиваться надежной производительностью и позволить выполнение работ в таких режимах полета, которые невозможны при избегании «бесполетной зоны».





19 – 21 мая
КРОКУС ЭКСПО




HELIRUSSIA
9-я Международная выставка
вертолетной индустрии
2016



Организатор:  МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

При поддержке:  АВИА

Устроитель:  РВС
Русские
выставочные
системы

Многоцелевой Challenger 605 полетел в Гонконг

Канадский производитель Bombardier сообщает о поставке первого из двух специализированных самолетов Challenger 605, изготовленных по заказу Правительства Гонконга. Это многоцелевой самолет будет использоваться в поисково-спасательных операциях, VIP-перевозках, медицинской эвакуации, а также для других специальных миссий. Новый самолет заменит существующее поисковое воздушное судно, которое в настоящее время управляется гонконгской правительственной воздушной службой дальнего действия по поиску и спасению.

«Мы доверились Bombardier и удовлетворены отношениями, которые мы построили на протяжении разработки этой многоцелевой платформы, а также впечатляющими возможностями специализированных самолетов Challenger», - сказал капитан Майкл Чан, инспектор воздушной службы правительства Гонконга.

«По всему миру растет популярность самолета Challenger для специальных миссий среди государственных органов. Дальность самолета, проверенная надежность и универсальность обеспечивает идеальную платформу для поиска и спасения, морского наблюдения и медицинских миссий», - сказал Стефан Вильнев, вице-президент подразделения специализированных самолетов Bombardier Commercial Aircraft. «Это первая поставка правительству Гонконга подтверждает опыт Bombardier в изготовлении правильной платформы для миссий наших клиентов. Мы рады, что смогли поработать с правительством Гонконга в разработке этого передового решения».

В настоящее время несколько самолетов Challenger эксплуатируются в многоцелевых службах Канады, Дании, Швейцарии и Республики Корея (Южная Корея). Он также используется в качестве борта № 1 в нескольких странах.



PILATUS

PILATUS PC-12
ПО ОСОБОЙ ЦЕНЕ

NESTEROV AVIATION

Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12

sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

В Анголе официально появился первый бизнес-оператор

Компания Bestfly получила от авиационных регуляторов Анголы (Angolan Civil Aviation Authority) сертификат эксплуатанта, став первым бизнес-оператором в стране. Процесс получения АОС занял почти два года, однако до апреля 2016 года компания сможет летать лишь внутри страны. Международный доступ Bestfly получит к концу первого квартала будущего года, пока же оператор сфокусирован на переводе в новое свидетельства самолетного парка (префикс D2), который зарегистрирован преимущественно на Арубе и Бермудах. Сейчас для чартерных рейсов доступны Hawker 400XP, Bombardier Challenger 600, King Air 350s, King Air 200, King Air 90 и Cessna Grand Caravan EX.

Компания Bestfly (Bestfly of Angola) начала свою работу в январе 2010 года. Первоначально Bestfly занималась оказанием услуг в сфере бизнес-авиа-

ции, включая обслуживание пассажиров и наземное обслуживание в столичном аэропорту Луанды. Но бурный рост (конечно же, по африканским меркам) деловых перевозок на африканском континенте, спрос на добычу полезных ископаемых (прежде всего на алмазы) и, как ни странно, туризм, заставили владельцев компании существенно расширить перечень предоставляемых услуг. Так Bestfly стала авиакомпанией, правда работающая под свидетельствами эксплуатанта партнеров. В конце 2011 года Bestfly приобретает на вторичном рынке свой первый бизнес-джет Challenger 605 (самолет 2010 года выпуска), а в середине марта 2012 года новый перевозчик заключил договор с австрийской компанией PRIMUS на управление первым воздушным судном. Сейчас парк управляемый парк Bestfly состоит из девяти самолетов, включая Gulfstream G450.



НИКА
РОССИЯ



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

Арогее пришел в Ташкент

Дубайский провайдер по наземному обслуживанию Арогее сообщает о начале работ в аэропорту Ташкента (Tashkent Yuzhny Airport), где компания открыла свой офис. Ожидается, что Арогее сфокусируется на рейсах бизнес-авиации.

Всего за несколько лет компания Арогее хорошо зарекомендовала себя на рынке авиационных услуг и обрела широкую известность благодаря организации наземного обслуживания в странах СНГ, а также услугам по получению разрешений для сверхсрочных рейсов.

«Многие европейские и американские операторы доверяют именно нам заботу о своих рейсах от разрешений до ковровых дорожек для пассажиров, полностью полагаясь на профессионализм и преданность наших диспетчеров и наземных супервайзеров. Несмотря на то, что территория бывшего Советского Союза остается главным регионом нашей специализации, все больше операторов обращаются к нам за помощью и в других странах, зная высокий уровень нашей работы. На сегодняшний день наиболее сильными регионами для Арогее помимо СНГ являются страны Европы, Ближнего Востока, Азии и Африки. Также мы с легкостью организуем обслуживание Вашего рейса в любой точке земного шара», - комментируют в Арогее.

Как объясняют в Арогее, разрешения на использование воздушного пространства стран по маршруту следования должны быть получены до физического пересечения границы. Процедуры и сроки получения разрешений на пролет и посадку в разных странах различны, что обусловлено нормами и законами каждого конкретного государства.

Victor займется продажей «The Residence» авиакомпании Etihad

Etihad Airways, национальная авиакомпания Объединенных Арабских Эмиратов, и британская компания Victor, работающая на рынке онлайн бронирования рейсов деловой авиации, заключили партнерское соглашение. Согласно договоренностям, Victor внесет в собственную базу все предложения для клиентов, путешествующих в Лондон и Нью-Йорк из Абу Даби и обратно на самолетах А380 классом «The Residence». Также на сайте британской компании доступно бронирование мест на эти рейсы. Для Etihad Airways – это первый опыт работы с компанией, предлагающей услуги деловой авиации.

По мнению основателя и гендиректора Victor Клайва Джексона, конкурентным преимуществом является сам факт того, что компания на рынке уже четыре года и сумела отточить технологию продаж, предлагая все новые и новые сервисы клиентам. Кроме того, это очень сильная команда профессионалов, с одной стороны, и весьма существенные вливания в проект,

с другой. Только за последние пару лет компанией было инвестировано в Victor 6 млн. фунтов, что наглядно показывает стремление к развитию и созданию оптимального продукта.

Как рассказывают в Etihad Airways, кабина «The Residence» – уникальный и индивидуализированный опыт путешествия, где клиентам обеспечат полную конфиденциальность и безграничное гостеприимство. Такие номера для размещения не более двух гостей, путешествующих вместе в бутик-отеле «The Residence», были изобретены ведущими дизайнерами интерьеров и экспертами гостиничного бизнеса, которые хорошо понимают, какого именно уровня изысканного обслуживания ожидает от них искушенный путешественник.

В Victor считают, что новое соглашение с Etihad Airways очередная победа компании на международных рынках.



TAG Farnborough «удлиннили»

На прошлой неделе администрация TAG Farnborough Airport официально открыла новый сектор FBO, стоимость которого, обошлась в £1 млн. Модернизации подверглись зал ожидания пассажиров и сектор для экипажей, в котором, кстати, появился полноценный тренажерный зал.

Рост бизнес-трафика – главная причина, по которой TAG Farnborough затеял реконструкцию. Во время работ основной зал по обслуживанию клиентов не прекращал работы. После открытия пассажирам полностью выделен второй этаж, где расположился уютный кафе-бар с видом на перрон. Как отмечают в компании, по крайней мере в дни проведения традиционного Farnborough International Airshow здесь будет полный аншлаг, так как лучшего места для наблюдения за демонстрационными полетами не найти.



Как сообщают в TAG Farnborough, с начала года бизнес-трафик через аэропорт увеличился на 1,6%, при этом доля «тяжелых» самолетов (массой 50–80 тонн) выросла сразу на 5%, что напрямую повлияло и на рост пассажиропотока. Таким образом, новые «квадратные метры» существенно разгрузят FBO и никто не потеряет в комфорте.

По словам главного исполнительного директора TAG Farnborough Airport Брендона О'Рейли, наиболее популярными направлениями за этот период стали США и Ближний Восток. Эксперты компании прогнозируют, что по итогам года аэропорт может «прибавить» 5% трафика. Согласно опубликованным данным, через лондонский аэропорт в 2014 году было выполнено 24784 рейса деловой авиации.

Как отмечают аналитики, вторым рождением TAG Farnborough Airport можно считать прошедшие в 2012 году Олимпийские Игры в Лондоне. Многие операторы и владельцы воздушных судов после проведенного мероприятия стали частыми гостями в аэропорту.

Сейчас же администрация аэропорта сфокусирована на положительных итогах общественных консультаций по изменению класса воздушного пространства в районе аэропорта. Представители TAG Farnborough обратились в Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) с проектом внедрения новой конфигурации воздушного пространства в непосредственной близости от аэропорта. В настоящее время аэропорт работает в классе воздушного пространства G (неконтролируемое воздушное пространство), которое используется совместно с другими аэропортами и в котором сосредоточена активность АОН.

Целью TAG Farnborough Airport является создание новой операционной среды с элементами контролируемого воздушного пространства, где все пользователи воздушного пространства получают предсказуемость и согласованность. В целом, в случае реализации этого плана в районе аэропорта, наряду с повышением эффективности и безопасности, можно будет еще больше снизить уровень шума и выбросы CO₂, тем самым улучшив состояния окружающей среды.

TAG Farnborough Airport был открыт в 2003 году. В первый год терминал обслужил 16100 рейсов. TAG Aviation также инвестировала около 100 млн. фунтов стерлингов (\$ 148 млн.) в модернизацию аэропорта. В 2014 году он был назван лучшим по версиям European Business Air News и Baltic Air Charter Association.



Рига вырывается в лидеры Балтии

В рейтинге Avinode наиболее востребованных аэропортов Европы вновь зафиксирован самый большой скачек за последние два года. В этот раз «виновником» стал Международный аэропорт Рига. За две недели декабря 2015 года аэропорт поднялся с 45-го на 17 место, сумев обойти аэропорты Франкфурта, Манчестера, Дюссельдорфа и Берлина (Шенефельд), а также Малагу и Ларнаку. Система Avinode запущена в 2002 году. Сейчас в системе Avinode зарегистрировано более 300 операторов воздушных судов по всему миру, постоянно обновляющих информацию о доступности и ценах по 3500 самолетам более чем 150 фрахтовых брокеров. Еженедельно компания составляет символический рейтинг по 25 наиболее востребованным аэропортам Европы.

Первая пятерка аэропортов осталась, практически, неизменной во главе с московским «Внуково-3». Далее идут лондонский Лутон, парижский Ле Бурже, аэропорт Ниццы, а также лондонский Фарнборо. Санкт-петербургский Центр Бизнес Авиации «Пулково-3» (управляется компанией «ДжетПорт СПб») по итогам ноября и двух недель декабря сохранил свои позиции и занял седьмое место в рейтинге самых востребованных аэропортов Европы.

Международный аэропорт «Рига» (RIGA International Airport) в первом полугодии текущего года обслужил 1612 рейсов деловой авиации и 5653 пассажира, сообщил BizavNews Директор по развитию RIGA International Airport Атурс Кокарс.

По итогам 2014 года аэропорт смог существенно увеличить бизнес-трафик. За 12 месяцев прошлого года через RIGA International Airport было выполнено 2887 рейсов и обслужено 9449 пассажиров. Прирост составил более 6%.

Напомним, что основными провайдерами услуг деловой авиации в аэропорту являются Flight Consulting Group и Capital Handling Riga. Основной трафик бизнес-авиации по-прежнему формируют клиенты из Германии, России и Великобритании.

В сентябре текущего года в Международном аэропорту «Рига» состоялось официальное открытие новейшего центра бизнес-авиации FBO RIGA, который предоставляет полный спектр услуг по наземному обслуживанию воздушных судов бизнес-авиации, пассажиров и экипажей. В дальнейшем компания планирует расширить сферу деятельности и предложить качественные услуги по техническому обслуживанию бизнес-джетов различных типов, что также позволит увеличить количество обслуживаемых в аэропорту Риги самолетов.

Центр FBO RIGA включает в себя современный терминал бизнес-авиации площадью 1200 м², ангар площадью 8400 м², перрон с местами стоянок для воздушных судов и вертолетную площадку. Общая площадь территории комплекса составляет 12000 м².

Спустя месяц FBO RIGA уже отмечала существенный рост спроса на услуги компании с момента открытия нового центра. По итогам октября 2015 года количество рейсов бизнес-авиации, обслуженных компанией, выросло более чем в два раза, а количество обслуженных пассажиров увеличилось на 60% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года.



Шаг на встречу бизнес-перевозкам

Компания Korea Airports Corp., управляющая южнокорейскими аэропортами, в конце декабря закончит строительство первого в Сеуле полноценного FBO, который будет введен в эксплуатацию ближе к апрелю следующего года. Business Aviation Center (BAC) будет открыт в Gimpo Intentional Airport и станет полноценным центром по обслуживанию рейсов деловой авиации, включающим автономный пассажирский терминал и ангарный комплекс. Единым эксплуатантом FBO станет компания BAC, которая будет обслуживать пассажиров и воздушные суда. В будущем возможен приход и других провайдеров услуг. Стоимость строительства нового центра оценена в 45 млрд. южнокорейских вон (примерно \$38 млн.).

Как отмечают южнокорейские авиационные чиновники, в стране в прошлом году зафиксирован двухзначный рост бизнес-трафика. «Мы видим, что сегмент бизнес-авиации существенно увеличился за последние несколько лет. Если в 2005 году через Сеул было выполнено всего лишь 179 рейсов, то в прошлом году уже 1113. Многие из пользователей услуг, а также владельцы воздушных судов, постоянно жаловались на отсутствие привычной для них инфраструктуры и постоянные задержки. Мы надеемся, что с вводом BAC мы сможем существенно увеличить полеты деловой авиации и привлечь дополнительный туристический поток. Мы видим, что наша страна все чаще становится центром крупных международных мероприятий и конвенций. В 2018 году у нас пройдет PyeongChang Winter Olympics. Уже сейчас мы начали активную подготовку главному спортивному мероприятию десятилетия», - комментируют в Korea Airports Corp.

Южнокорейский рынок до настоящего времени стоял особняком и, за исключением корпоративной авиации, практически не развивался. Новый крупный



авиационный центр, по мнению аналитиков, сможет изменить ситуацию на рынке. Известно, что еще одним партнером проекта выступает «дочка» Korea Airport Corp. – Avjet Corporation, которую в BAC будет представлять Avjet Asia. Avjet Asia - один из крупных игроков на южнокорейском рынке бизнес-авиации, и на протяжении последнего десятилетия ее клиентами стали многие корпорации, включая Samsung, LG, Hyundai, SK Group и другие. Avjet Asia уже имеет свои представительства в двух столичных аэропортах Gimpo International Airport и Incheon International Airport, и как показал опыт двух последних лет, без нового современного FBO сложно внедрять и расширять услуги, предназначенные для владельцев воздушных судов.

По мнению исполнительного директора Korea Airport

Corporation Марка Фулкрода, новый FBO станет популярным и для транзитных остановок при полетах в страны северо-восточной Азии. «Например, китайские клиенты все чаще предпочитают базировать свои самолеты вне страны. Возможности Гонконга понемногу снижаются из-за проблем, связанных с расширением аэропорта, тогда как Сеул находится всего в двух часах лета от Пекина», - комментирует Фулкрод.

Кстати, как отмечают в Avjet Asia в прошлом году прирост рейсов из Японии и Китая составил порядка 8%, а из России – 4%. Российский рынок для компании также перспективен (первым шагом стало создание русскоязычной версии сайта), и компания планирует в первом полугодии 2016 года «довести рост» на российском направлении до 10%.

Опять спад

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в ноябре 2015 года. В последнем осеннем месяце трафик в Европе в годовом исчислении упал на 2,5%. В общей сложности в ноябре было выполнено 56200 рейсов бизнес-авиации (в октябре 2015 года – 67209 полетов). С начала текущего года активность деловых самолетов в Европе снизилась на 0,8% в годовом исчислении, что эквивалентно 5700 невыполненным рейсов.

По данным WingX, в России наблюдалось наибольшее снижение – было выполнено на 442 рейса меньше в годовом исчислении (-30%). В течение всего 2015 года полеты из России в Европу сократились на 23%, а рейсы между Европой и СНГ за этот период упали на 27%.

Четыре крупнейших европейских рынка, Франция, Германия, Великобритания и Италия, показали в прошлом месяце снижение трафика. При этом активность в Швейцарии немного выросла, а трафик

в Испании увеличился на 8%. В то же время, существенное падение в летной активности наблюдалось в Италии, на 7% в годовом исчислении, в основном в сегменте чартерных рейсов (-12%). Коммерческие чартеры несколько выросли во Франции, Великобритании, Швейцарии и очень хорошо – в Испании. А в Бельгии, Нидерландах, Польше и Швеции данный сегмент в ноябре вырос более чем на 20%.

Трафик частных самолетов в ноябре упал на 4% в целом и на 7% в сегменте бизнес-джетов. Небольшой спад в частных рейсах фиксировался на пяти крупнейших европейских рынках, а в Швеции, Нидерландах, Турции наблюдалось двузначное падение. Частный трафик в/из России снизился на 30%.

Среди марок бизнес-джетов крупнейшие снижение в частных полетах зафиксировано у Embraer, снижение в годовом исчислении составило 27%. Частные самолеты Bombardier и Hawker также показали снижение на 10%. При этом CJ1 и Falcon 2000 увеличили активность в этом сегменте.

Общая активность турбовинтовой техники выросла, в основном из-за роста в ноябре чартерных рейсов (+4%). В Германии, Швейцарии, Австрии, рейсы на турбопропах увеличились на 7% -12%. Трафик поршневых самолетов снизился на 1%, но сегмент чартеров вырос на 1,4%.

В целом, чартерные рейсы на VLJ увеличились на 13% и на 23% на суперсредних джетах. Challenger 300 и Phenom 300 показали годовой рост активности более чем на 60%. Ультрадальние джеты продолжили увеличивать трафик, в годовом исчислении налет вырос на 5%, и занял 8% всего сегмента бизнес-авиации.

Активность в аэропорту Ле Бурже в ноябре увеличилась на 4%, при этом трафик турбовинтовых самолетов вырос на 17%. Также показал рост на 5% лондонский Лутон, существенно увеличив чартеры. А крупнейшие итальянские аэропорты Линате и Чампино снизились на 18% и 13%, соответственно.

Исполнительный директор WingX Advance Ричард Кое комментирует: «В этом месяце рынок продолжил падение, нивелируя небольшое восстановление активности в Европе в начале лета. Возобновление спада на рынке бизнес-авиации России, на треть в этом месяце, является предпосылкой, но в настоящее время он занимает менее 2% от общего европейского трафика. Более важным является снижение в Италии, и особенно - слабость чартерного рынка. На «светлой» стороне Франция и Великобритания, где чартерный сегмент был достаточно устойчивым, с сильным ростом в нишах самолетов ультрабольшой дальности, суперсредних и VLJ».

WINGX Business Aviation Monitor



Фото: Дмитрий Петроченко

Европа представила новую стратегию в области авиации

Комиссар ЕС по транспорту Виолета Булк представила стратегию ЕС в области авиации, однако, по мнению профессионального сообщества, в документе нет ничего, кроме констатации уже известных проблем, передает ТАСС.

ЕК заявляет, что задачей стратегии является сохранение лидерских позиций ЕС в международной авиационной индустрии, при обеспечении всем участникам рынка равных условий. Для выполнения этой задачи стратегия предусматривает заключение новых соглашений в сфере авиации с ключевыми странами и регионами мира.

Стратегия также подчеркивает важность завершения проекта создания «Единого европейского неба» для обеспечения дальнейшего роста и развития отрасли. Согласно заявлению ЕС, авиационный трафик в

Европе, по прогнозам, вырастет к 2035 году на 50% по сравнению с 2012 годом и достигнет 14,4 млн рейсов. С тем чтобы обеспечить этот рост, стратегия предлагает комплекс мероприятий, направленных на снятие существующих инфраструктурных ограничений. В том числе ЕК предлагает ежегодно инвестировать 430 млн евро в исследования, направленные на создание единой общеевропейской системы управления воздушным движением (проект SESAR).

По словам еврокомиссара, стратегия предусматривает распространение Единого европейского неба за пределы ЕС, создание условий для единого глобального неба.

Кроме того, Стратегия предлагает ряд мероприятий, направленных на изменение правил и норм обеспечения безопасности с учетом прогнозируемого роста.

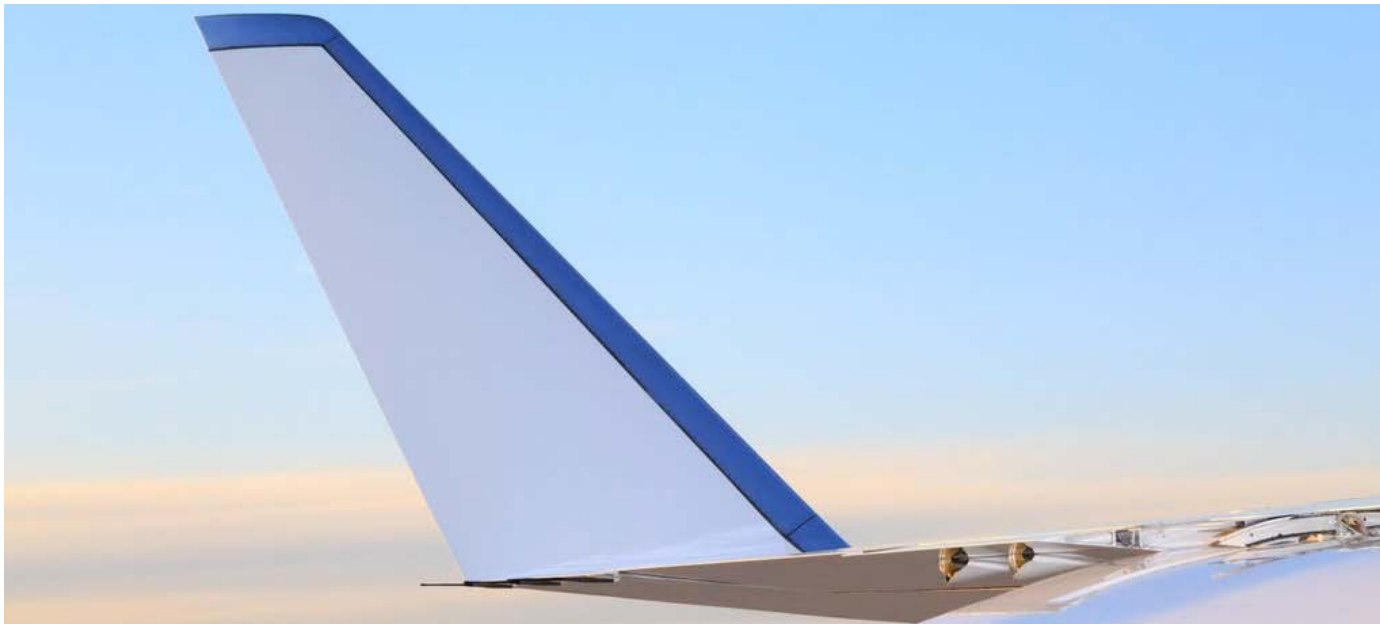
Так Комиссия предлагает снижать затраты и повышать эффективность мер обеспечения безопасности за счет внедрения новых технологий и систем управления рисками.

В контексте необходимости внедрения и развития новых цифровых технологий ЕК также предлагает создать условия для безопасной эксплуатации беспилотных летающих аппаратов, чтобы в полной мере использовать потенциал, который открывают эти технологии.

Комиссия намерена провести работу по изменению правовых норм, лежащих в основе трудовых отношений в отрасли, а также внести ясность в вопросы владения и контроля над европейскими авиакомпаниями. Документ, однако, не разъясняет, предполагается ли в этой связи снятие существующего ограничения в 49% на участие иностранного капитала в европейских авиакомпаниях.

Ассоциации операторов авиационной отрасли раскритиковали представленную стратегию, заявив, что она ограничивается констатацией давно-выявленных проблем и не предлагает для них конкретных долгосрочных решений.

Согласно совместному заявлению, опубликованному Ассоциацией европейских авиакомпаний АЕА, Европейской ассоциацией бизнес-авиации ЕВАА, Европейской Экспресс Ассоциацией ЕЕА, Европейской ассоциацией бюджетных авиакомпаний ELFAA, Европейской ассоциацией региональных перевозчиков ERA и Международной ассоциацией воздушных перевозчиков IACA, стратегия не достаточно амбициозна и не предлагает адекватные мер для обеспечения конкурентоспособности операторов европейской авиационной отрасли.



Простота по-монегаски

Может ли быть вертолетное такси доступным? Интересный вопрос, особенно когда видишь счастливые лица наших соотечественников, выходящих из винтокрылой машины, совершившей перелет из пункта «А» в пункт «Б» где-нибудь в ближайшем Подмоскowie. Складывается ощущение, что ими совершен какой-то подвиг, гордость и эмоции многих зашкаливают, и всем своим видом они явно показывают, что уже стали частью некой касты особо приближенных непонятно к чему. «Что Вы, мы же летали на вертолете...». Смех и слезы...

А между тем вертолетные перевозки, как уже доказано, стали реальной альтернативой не только персональным авто, но и скоростным железнодорожным шаттлам, а также, казалось бы, безальтернативным в некоторых местах, морским перевозкам. Мы много писали про Сан-Паулу, Нью-Йорк и Дубай – здесь все понятно: разные цели и принципиально различное ценообразование.



Фото: Дмитрий Петроченко

Решив найти нечто среднее, мы отправились в Монако. Изначально ожидали достаточно скромный трафик и заоблачные цены. А как может быть по-иному в самом центре богемной Европы? Забегая вперед можем сказать, что удивлению нашему не была предела. Здесь летаю ВСЕ, часто и совершенно по различным поводам. При этом стоимость перевозки просто смешна, конечно же, исходя из европейских ценников. Хотя и для россиян, приехавших на Лазурный берег, эта услуга весьма доступна.

Но начнет по порядку. Нашей главной целью в Монте-Карло стал местный хелипорт. Он здесь один, но работает действительно в режиме 24/7. «Heliport de Monaco» обслуживает сразу несколько вертолетных провайдеров, включая «родных» Heli Air Monaco и Monasair.

Улететь на вертолете очень просто. Есть два способа: интернет и личный визит в хелипорт. Заказывая услугу через интернет, клиент получает не только самое выгодное предложение, но и персональное авто, которое заберет Вас из любой точки Монако. Сам процесс регистрации на рейс занимает считанные минуты и сводится к формальностям, к которым пассажиры привыкли в аэропорту. Вам обязательно выдадут посадочный талон, проверят паспорт, далее предполетный контроль и уютный зал ожидания с видом на Средиземное море. Впрочем, долго наслаждаться великолепными пейзажами не придется – трафик здесь просто «бешенный». Представляете, в Монако регулярное воздушное вертолетное сообщение. Из Монако можно улететь в Ниццу, Канны, Сан-Тропе, а при желании в Милан, Геную, Рим или на Корсику. Но самым популярным направлением, конечно же, является Ницца. Здесь стоимость перелета, а он короткий и занимает всего семь минут (по «земле» один час), начинается от 70 евро, но малы-

ши от двух лет путешествуют бесплатно. При чем, для постоянных клиентов разработана такая непонятная система скидок, что мы просто запутались. Можно приобрести какие-то сезонные абонементы, можно «привязаться» к карте постоянного клиента, а также есть возможность забронировать вертолет с фиксированной ставкой летного часа. Лети хоть один, хоть со своей любимой болонкой. Так «Дельфин» обойдется в 1100 евро, маленькая «Белка», та, что H125 – в 705 евро.

Для регулярных полетов к услугам пассажиров два типа вертолета: Airbus Helicopters H125 или роскошный Dauphin. При этом на каком конкретном борту вы полетите заранее не известно. Все зависит от текущей загрузки. Нам повезло – удалось «попробовать» сразу два типа и слетать в Ниццу и Канны. К слову сказать, вертолеты летают два раза в час, даже если на борту один пассажир. Впрочем, такого мы не видели. Говоря авиационным языком – занятость кресел составляла 100%. Семиминутный полет проходит над акваторией моря на удалении трех-четырех километров от берега. Не успев насладиться морскими прелестями, вертолет заходит в Международный аэропорт Ниццы по «персональной схеме», в построенный прямо на берегу великолепной бухты вертолетный центр, где «господствует» Heli Air Monaco. Еще несколько минут путешествия под взлетно-посадочной полосой (специальный туннель, который позволяет быстро добраться до терминала) и Вы в городе.

Но вернемся в Монако. Княжество, имеющее площадь всего в два квадратных километра, настолько красиво, что многочисленных туристов после пе-

продолжение ►

шего осмотра всех достопримечательностей, обычно тянет в небо. «Белки» и «Дельфины» здесь разрезают воздух почти также, как над московским МКАДом Робинсоны. Экскурсии над Монако такое же обыденное явление, как посещение дворца принца страны или многочисленных казино. Экскурсионный сегмент наиболее представительный. В нем работают разные операторы, при этом маршрут ограничивается лишь Вашим собственным воображением. При этом десятиминутный «классический» облет владений принца Монако обойдется в 60 евро, а 30 минут незабываемых впечатлений в небе пассажиру «потянут» на 150 евро. Но здесь тип воздушного судна, конечно же, влияет на цену. Чего только клиентам не предлагают – и Airbus Helicopters EC130 B4, и Airbus Helicopters EC145 Mercedes Benz Style, для публики попроще – Airbus Helicopters AS355 N. Некоторые операторы, например, Azur Helicoptere, предлагают фиксированные пакеты, позволяющие пассажирам бизнес-джетов прямо из самолета, например, в Сан-Тропе пересаживаться на вертолет и лететь в Монако. Все формальности оператор берет на себя, а ценник начинается всего с 320 евро. Аналогичные услуги предлагает и Heli Securite, разница лишь в том, что салонам вертолетов могут позавидовать и многие частные владельцы яхт и самолетов. Впрочем, это уже достаточно высокий сегмент и он, как нам кажется, не очень интересен нашим читателям, как и то, что до 20% всех рейсов выполняются на частные яхты и прочие «водоплавающие средства» передвижения.

Пообщавшись с администрацией хелипорта, мы так и не смогли понять, как вертодром справляется с такой нагрузкой. Крошечный пятючек среди скал, без возможности расширения принимает огромное количество вертолетов. Мы насчитали всего семь парковочных мест и два ангара для технического

обслуживания. Как рассказывают пилоты, благодаря продуманной «персональной» рабочей зоне и соблюдению расписания, проблем с паркингом нет. В темное время суток хелипорту «помогает» ночной старт. Кстати, великолепное зрелище.

Прилететь же на собственном вертолете также весьма просто. Слотирования как такового нет, но в долгосрочном паркинге, скорее всего, откажут. Исключения есть, но они распространяются на монарших особ. Во всех остальных случаях любезно попросят долго не задерживать. А аэропортовые сборы чисто символические.

Кстати, уже скоро пассажирам «регулярок» будет доступен и новый современный тип воздушного судна – H130 производства Airbus Helicopters. Monacaïr, базирующийся здесь, начинает получать первые машины (всего их будет шесть). Все машины будут задействованы на регулярной линии Monaco Heliport – Nice International Airport. Как рассказывают в Monacaïr, вертолеты будут курсировать по маршруту

каждые 15 минут. Поговаривают, что в августе 2015 года Monacaïr выиграла государственный тендер на регулярное сообщение между популярными направлениями у своего давнего оппонента Heli Air Monaco. Но интересоваться этой темой у наших радушных хозяев мы не стали, кому хочется говорить о конкуренции. Цель же Monacaïr на первый год достаточно «скромна» – 50000-100000 пассажиров. Общий объем инвестиций в новый парк превышает 17 млн. евро.

Так что миф о том, что вертолетные услуги в Монако «неподъемны» для отечественного кошелька, – развеем. А знаете, почему услуги доступны? Жадность, вернее ее отсутствие. По большому секрету нам сказали, что моржа в вертолетном бизнесе Франции составляет всего 8-11% от всех расходов. А в год Heliport de Monaco обслуживает более 150000 пассажиров и это без учета топовых мероприятий типа Formula 1 Grand Prix, Tennis Tournament, Circus Festival, Monaco Yacht Show. Один лишь Heli Air Monaco делает свыше 50 рейсов в день. Вот такой бизнес.



Фото: Дмитрий Петренко

10000 метров над Азербайджаном

Транспортная доступность, как бы парадоксально это не звучало, – основной барометр экономики любого государства, который позволяет развивать новые сегменты более эффективно. Но это с одной стороны, с другой – возможность быстро и безопасно добраться в любую точку страны, и есть настоящая социальная ответственность государства перед своими гражданами. Наличие современных дорог и аэропортов – яркое свидетельство позитивных изменений в любом динамично развивающемся государстве и эффективность, если хотите, выбранного экономического курса. Путешествуя по Азербайджану можно сделать один вывод – государство поставила транспортные проблемы в ранг приоритетных. Всего за несколько лет в стране появились современные аэровокзальные комплексы, обновились взлетно-посадочные полосы и модернизирован воздушный парк.

Особая гордость страны – это новые воздушные гавани. Год назад был построен новый терминал Международного аэропорта Гейдар Алиева, ранее введены в эксплуатацию четыре новых аэропорта в регионах, а еще два были модернизированы. Одинаково эффективно в Азербайджане развиваются все сегменты авиационного транспорта: пассажирские и грузовые перевозки, деловая авиация и вертолетные работы. Приезжая в любой аэропорт Азербайджана, видишь насколько мотивированы сотрудники, с каких «особым» рвением и профессионализмом они выполняют свою работу и это не случайно – авиационные специальности в стране очень востребованы, а работа – престижна. А государство всячески поддерживает эти инициативы. С января 2015 года в Баку действует штаб-квартира Межгосударственного совета по авиации и использованию воздушно-

го пространства (Межгоссовет), в ведение которого входят вопросы сертификации воздушных судов, их производства и ремонта; сертификации международных аэродромов и аэронавигационных центров; подготовки авиационных специалистов и сертификации учебных заведений; разработки мер по безопасности полетов и предотвращению авиационного терроризма; проведении скоординированной политики в области международных воздушных сообщений на основе демонаполизации, добросовестной конкуренции и либерализации авиационного рынка.

Безусловно главным локомотивом и вдохновителем этих процессов стал Президент Азербайджана Ильхам Алиев, который не только лично координирует все процессы в отрасли, но и жестко вмешивается в политику ценообразования, призывая компании существенно снизить свои аппетиты, ведь все условия работы для них созданы за счет государства. И результаты уже налицо.

Те процессы, которые сейчас происходят в стране уже привлекают внимание высших международных чиновников. Так в прошлом месяце в Баку было проведено заседание 35-ой сессии Межгоссовета, которое было приурочено к 70-летию Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и предстоящему 25-летию Межгосударственного авиационного комитета (МАК), являющегося исполнительным органом Межгоссовета. Знаковость заседания подчеркивал и тот факт, что в нем принимали участие глава ИКАО доктор Олумуива Бенард Алиу и региональный директор ИКАО Луис Фонсека де Алмейда. Азербайджан на сегодняшний день присоединился к 23 основополагающим документам по международной



продолжение ►

гражданской авиации, что делает сотрудничество в этой сфере с другими странами и международными организациями легче, повышает безопасность полетов и уровень комфорта пассажиро- и грузоперевозок.

Аэропорты

Главная гордость Азербайджана – новый аэровокзальный комплекс Международного аэропорта имени Гейдара Алиева, который был сдан в эксплуатацию 23 апреля 2014 года. Общая площадь нового аэровокзального комплекса, способного обслуживать 6 миллионов пассажиров в год, составляет 65 тысяч квадратных метров. Для обеспечения удобства пассажиров здесь имеются многочисленные кафе и рестораны, бизнес-залы, интерактивные киоски и детская площадка. В залах установлены более 2 тысяч очень удобных кресел, 150 мониторов обеспечивающих своевременное информирование пассажиров, 40 регистрационных стоек, 19 выходов на посадку 13 из которых телескопические трапы, 30 эскалаторов, 21 широких и прозрачных лифтов, с языком Брайля на клавиатуре, предусмотренных как для обычных пассажиров, так и пассажиров с ограниченными возможностями. Для их удобства так же предусмотрены специально отведенные места, обозначенные тактильными знаками, рядом с каруселями для получения багажа. Помимо всего этого по всем этажам терминала дежурят сотрудники, к которым могут обратиться за помощью пассажиры, впервые попавшие в аэропорт.

В июне текущего года аэропорту были присвоены 4 звезды от SkyTrax, влиятельной британской консалтинговой компании специализирующейся на изучении качества предоставляемых услуг различными авиакомпаниями и аэропортами. Аэропорт имени

Гейдара Алиева является вторым аэропортом, среди постсоветских государств, получивших 4 звезды.

Бакинский аэропорт имени Гейдара Алиева удивляет очень сильно, даже тех, кто был в разных аэропортах мира, признанных самыми лучшими и красивыми. Аэропорт имеет два терминала - старый и новый. Раньше воздушная гавань носила название «Международный аэропорт Бина» (по названию пригорода Баку), но была переименована в 2004 году в честь третьего президента Азербайджана - Гейдара Алиева. Аэропорт находится в 25 километрах от города и вам понадобится 20-30 минут, чтобы добраться до столицы. Снаружи аэропорт, как и многие здания в Баку, не имеет прямых линий, а сама конструкция очень обтекаемая и плавная. Аэропорт внутри еще прекраснее, чем снаружи. На втором этаже после паспортного контроля вы встретите огромные деревянные «коконы», внутри которых расположены кофейни и магазины, а еще красивейшие кресла – клетки, как для больших попугаев. У всех без исключений аэропорт вызывает самые положительные эмоции и эстетическое удовольствие там находиться и фотографировать.

Здание оснащено новейшими интерактивными системами управления, такими как Building Management и Lighting – позволяющие управлять кондиционированием, вентиляцией и освещением, автоматизированной системой звукового оповещения, Gate Operating System – облегчающий управление выходами и Visual Docking Guidance System – гарантирующий безопасную парковку воздушных судов на стоянках, которые управляются из центра управления терминалом. И самое важное – аэропорт оборудован томографами 4-го уровня безопасности, так как ее первой и важнейшей целью является безопасность и регулярность полетов.

Оборудование, установленное в центре управления, позволяет управлять полетами воздушных судов на территории 165 тысяч квадратных километров. Новая взлетно-посадочная полоса оснащена системами освещения, радионавигационным оборудованием и радаром, отвечающими самой высокой категории ICAO. А личные впечатления просто зашкаливают. Но, об этом аэропорте мы детально расскажем в ближайшем номере BizavWeek.

Помимо Международного аэропорта имени Гейдара Алиева, глубокой модернизации подверглись и другие воздушные гавани страны: Гянджа, Нахичевань, Габала, Ленкорнь, Загатала. Основной упор был сделан на комфортное пребывание пассажиров. В итоге появились многочисленные уютные кафе и рестораны, магазины Duty free, комнаты матери и ребенка, залы VIP & CIP. Почти в два раза увеличилось и количество обслуживаемых пассажиров в час.

Пассажирские перевозки

На долю национального перевозчика страны «AZAL – Azerbaijan Airlines» (входит в одноименный концерн) приходится почти 80% пассажиропотока в Азербайджане. Компания имеет богатую историю, которая берет начало с 1923 года, когда начали выполняться первые почтовые и пассажирские рейсы между Баку и Тбилиси на немецких самолетах «Junkers». Сейчас «AZAL – Azerbaijan Airlines» крупнейший перевозчик в СНГ с суммарным парком, приближающимся к 30 современным лайнерам различных типов. В прошлом году авиакомпания первой на постсоветском пространстве преступила к эксплуатации современных самолетов Boeing

продолжение 

787-8 Dreamliner, которые вместе с Airbus A340-500 являются флагманами «AZAL — Azerbaijan Airlines», выполняя самые протяженные рейсы в маршрутной сети, включая Нью-Йорк, Пекин и Лондон. На европейских направлениях авиакомпания задействует комфортабельные лайнеры производства Airbus — A320 и A319. На коротких маршрутах удачно вписались бразильские Embraer E190 и Embraer E175. Сейчас маршрутная сеть компании включает более 40 направлений, как внутри Азербайджана, так и в Европу, Азию и США. Активно «AZAL — Azerbaijan Airlines» работает и с партнерами. Так код-шеринговые соглашения заключены с Turkish Airlines, «Austrian Airlines» (Star Alliance), «Lufthansa» (Star Alliance), «Air France» (Sky Team), «S7 Airlines» (Oneworld) и рядом других операторов, входящих в глобальные альянсы. Летом этого года всемирно известная и наиболее влиятельная в сфере

оценки качества сервиса авиакомпаний британская консалтинговая Skytrax присвоила национальному перевозчику Азербайджана престижный рейтинг «4 Звезды». Этому статусу AZAL был удостоен по итогам независимого международного аудита Skytrax, оценивающего качество и уровень сервиса. Рейтинг авиакомпаний по версии Skytrax предусматривает шкалу от 1 до 5 «звезд» и признан авиационным сообществом в качестве объективного и неоспоримого критерия в вопросе оценки качества услуг. Согласно текущему рейтингу Skytrax, в мире зарегистрировано всего 35 авиакомпаний с рейтингом «4 Звезды», среди которых такие признанные глобальные перевозчики, как Emirates, Air France, Lufthansa, Turkish Airlines, KLM, British Airways, Japan Airlines и другие. Теперь свое почетное место в этом достойном ряду займет и AZAL. Среди стран Восточной Европы и СНГ до недавнего времени всего лишь один перевозчик имел «4

Звезды». Присвоению рейтинга «4 Звезды» предшествовала оценка авиакомпании независимыми международными аудиторами по более 800 критериям, охватывающим качество предоставляемых услуг и стандарты работы персонала. Оценивались такие важные для пассажира компоненты продукта авиакомпании, как сайт авиакомпании в целом, изложение информации на нем, удобство онлайн бронирования билетов, другие услуги. Тщательной оценке также подверглись состояние, оформление и чистота салона самолета; развлечения на борту; униформа экипажа, его отношение к пассажирам и эффективность работы. Не обошли вниманием инспектирующие лица также сервис duty free, информативность бортового журнала, качество бортового питания и комфортабельность кресел. И во всех этих компонентах «AZAL» оказался на высоте.

В июле 2015 года «AZAL — Azerbaijan Airlines» объявил о создании низкобюджетной линии перевозок и введении новой категории низких тарифов на всех рейсах. Данные меры были приняты в соответствии с поручениями по снижению цен на авиабилеты, данными Президентом Азербайджанской Республики Ильхамом Алиевым 13 июля на заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития в первом полугодии 2015 года и предстоящим задачам. Первые города, где применяется эта схема — Москва, Анталья, Дубай и Стамбул. В данных направлениях применяется типичная для лоукостеров бизнес-модель авиаперевозок. Полеты осуществляются самолетами Embraer. Окончательная продажная цена авиабилетов низкобюджетных линий перевозок в данных направлениях не превышает 99 евро в один конец.



Фото: Дмитрий Петроченко

продолжение ►

Грузоперевозки

Новый бакинский грузовой терминал позволил Азербайджану стать перевалочным пунктом для грузов, следующих из Америки и Европы в Азию, и из Азии в Америку и Европу, что является неотъемлемой частью проекта «Шелковый путь». В Азербайджане очень сильный грузовой оператор Silk Way Cargo (туда же входит и «дочка» Silk Way West Airlines, которая эксплуатирует самолеты Boeing 747-400 и Boeing 747-8, *прим. BizavNews*). Парк оператора постоянно обновляется самыми новыми самолетами. Уже сейчас Silk Way West Airlines эксплуатирует три самолета Boeing 747-8 и два Boeing 747-400. В рамках контракта, подписанного в марте 2015 г., Silk Way West Airlines должна получить от американского авиастроителя еще два самолета Boeing 747-8F. Их поставка намечена на первую половину 2016 г. Маршрутная сеть Silk Way West

насчитывает более 50 направлений, в конце прошлого года авиакомпания получила от Министерства транспорта США допуск на выполнение прямых рейсов из Баку в Нью-Йорк. Летом 2015 года Silk Way West Airlines подтвердила соответствие международным стандартам безопасности IOSA (IATA Operational Safety Audit), а в Октябре этого года стала полноправным членом IATA.

Как рассказывают в компании, экономический спад во многих странах мира, в том числе в России и странах Центральной Азии, повлиял на реальное снижение объемов грузоперевозок. Снижение тарифов, беспощадная конкуренция, постоянное удорожание стоимости услуг и оборудования - это уже не временное явление, а обычная ситуация, где нужно искать пути и меры его преодоления. Однако, именно в эти трудные времена компания должна и дальше развивать свои бизнес концепции и стратегии по сокраще-

нию расходов. Рост глобальной конкуренции покажет также, кто победитель, а кто - в убытке, в борьбе за успех и лидерство на рынке.

Деловые перевозки

Деловая авиация страны – особая гордость. Азербайджанский бизнес-оператор SW Business Aviation (Silk Way Business Aviation) самый крупный в Каспийском регионе. Компания эксплуатирует почти всю линейку самолетов Gulfstream, среди которых модели G650, G550, G450, G200 и G280. В воздушном парке перевозчика также имеются эксклюзивный двадцатиместный ATR 42-500 в VIP-компоновке (также достаточно редкий среди эксплуатантов). Кстати, салоны всех бизнес-джетов компании выполнены по индивидуальным дизайнерским проектам. Компания базируется в Международном аэропорту им. Гейдара Алиева и была основана в 2007 году. Но, несмотря на «юный» возраст, быстро и успешно развивается. Являясь членом ЕВАА (Европейской ассоциации бизнес-авиации), компания гарантирует соответствие воздушного флота всем международным стандартам. Сейчас в компании работает около 100 человек. Кроме этого, компания является эксклюзивным агентом (FBO) для чартерных рейсов и рейсов деловой авиации в Азербайджане. В Баку для пассажиров бизнес-джетов в 2012 году открылся роскошный терминал деловой авиации. Собственная инфраструктура включает в себя также перрон на тридцать воздушных судов различных типов и ангар для технического обслуживания самолетов. Компания также представлена в аэропортах городов Гянджи, Нахичевани, Ленкорани и Закатал. И как следствие растет главный показатель – трафик.



Фото: Дмитрий Петровиченко

продолжение ►

Первая половина текущего года выдалась весьма насыщенной для компании. В июне оператор получил второй ультрадальний бизнес-джет Gulfstream G650, который доступен для чартерных перелетов, что позволило компании увеличить провозные мощности и расширить географию полетов. В июле на SW Business Aviation легла основная нагрузка по обслуживанию рейсов деловой авиации первых в истории Европейских Игр, которые проходили в столице Азербайджана с 12 по 28 июня 2015 года. И уже в следующем году в Баку ожидается ряд крупных мероприятий, включая этап «Формулы-1» Гран-при Европы, а весной 2017 года в Азербайджане пройдут IV Исламские игры солидарности. На всех мероприятиях ожидается увеличения бизнес-трафика и SW Business Aviation вновь будет задействован в качестве главного провайдера по обслуживанию рейсов деловой авиации.

Вертолетные перевозки

Что бы оценить вертолетную инфраструктуру Азербайджана достаточно один раз побывать в компании Silk Way Helicopter Services (также входит в одноименный холдинг), которая располагается в двадцати минутах езды от столичного аэропорта, в уютном местечке Забрат. На данный момент у компании достаточно большой парк воздушных судов, который базируется в аэропорту Забрат и включает вертолеты Airbus Helicopters AS332L1 (Super Puma), Airbus Helicopters EC155 B1 (Dauphin), Ми-8 МТВ-1, Ми-171. За последнее время парк Silk Way Helicopter Services был пополнен двумя новыми вертолетами типа Sikorsky S-92A, а с 2013 года семью AW139 (Offshore & SAR, VIP). И как следствие – ежегодно вертолеты Silk Way Helicopter Services перевозят более 40 тысяч пассажиров. Вы только вдумайтесь в



Фото: Дмитрий Петроченко

эти цифры. На сегодняшний день Silk Way Helicopter Services имеет возможность осуществлять взлеты и посадки в труднодоступных местах на суше и на буровых платформах в море, а также в горной местности, выполнять перевозки пассажиров и грузов, опасных грузов, строительно-монтажные работы и поисково-спасательные операции, вывозить больных и попавших в ДТП. Silk Way Helicopter Services сертифицирована по требованиям EASA (Part145), Международной Организацией по Стандартизации в области менеджмента качества (ISO 9001:2008), и поскольку компания предоставляет также услуги в области перевозки пассажиров нефтедобывающим компаниям, также и в соответствии с требованиями OGP AMG (Oil & Gas Producers Aircraft management guidelines). Все линейное и базовое обслуживание собственных воздушных судов осуществляется силами компании. Возможности для этого превосходные. Здание ангара, площадью 4000 м2 состоит из стальных и бетонных конструкций.

Как известно, самым главным достижением и целью является безопасность полетов. В авиации особенно важен человеческий фактор, и при всем совершенстве современных машин безопасность пассажиров и груза зависят, прежде всего, от мастерства пилотов. В связи с этим организация обучения и переподготовки персонала в Silk Way Helicopter Services стоит на первом месте. Пилоты и инженерно-технический персонал нашей авиакомпания проходят обучение как в Азербайджане в Национальной Авиационной Академии, которая сертифицирована Международными авиационными властями, так и в мировых специализированных центрах подготовки Франции, Великобритании, США, Норвегии, Германии, и имеют все соответствующие допуски.

Самолет недели

Оператор: **ABS Jets**

Тип: **Embraer Legacy 650, OK-SYN**

Год выпуска: **2013**

Пассажировместимость до 14 человек, дальность до 3900 морских миль

Место съемки: **декабрь 2015, Nice - Cote d'Azur (NCE/LFMN)**



Фото: Дмитрий Петроченко