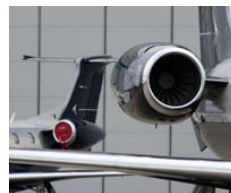




Из наиболее интересных моментов прошедшей недели стоит отметить ежегодный аналитический отчет JetNet/AvData. Причем, этот документ вызывает достаточно много вопросов. Из года в год все попытки сделать анализ объективным по отношению к российскому рынку заканчиваются, мягко говоря, «неудачей». Хотя в JetNet/AvData видимо считают иначе. И если к показателям по бизнес-трафику мы уже привыкли, а вернее перестали обращать внимание на отсутствие цифр по внутрироссийским перелетам, то вертолетный блок «без России» – это действительно нонсенс. Складывается впечатление, что в России вертолетов вообще нет, а Миля и Камова никогда не было.

Всю неделю BizavNews провел у своих друзей в Австрии и Франции. За последние несколько месяцев мы отчетливо наблюдаем весьма любопытный процесс. Европейские операторы стали предметно интересоваться текущей ситуацией на российском рынке, прежде всего политической и, отчасти, экономической. Несколько крупных провайдеров прорабатывают реальные бизнес-планы по новому заходу на наш рынок, но уже путем создания своего рода совместных предприятий. Более того, европейцы готовы отдавать контрольные пакеты в обмен за возможность работать в России. На наши вопросы, почему мы наблюдаем такую активность, игроки в один голос говорят о некоем «озарении». «Наевшись» санкций и упершись в слабый европейский рынок, компании просто вынуждены искать путь, вернее, возвращаться на немного хромающий, но все равно весьма перспективный рынок. И лучше это сделать заранее, по крайней мере, именно такие мысли витают в благополучной Европе.



Мировой парк бизнес-джетов подсчитали

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о количестве деловых самолетов (реактивных и турбовинтовых), эксплуатирующихся по всему миру

стр. 23



В России летать стало рискованнее

Основной причиной МАК считает человеческий фактор: недостаточная подготовка пилотов особенно сильно сказывается на полетах небольших воздушных судов авиации общего назначения

стр. 24



В Embraer довольны работой в России

«У нашего флота в России и СНГ понемногу подходит срок окончания гарантии (самолеты 2006 года выпуска), и клиенты, не изменяя своим привычкам, выбирают наши новые воздушные суда, которые проверены временем и эксплуатацией»

стр. 25



Боевые навыки в бизнес-авиации

В инциденте с Falcon 7X, который произошел 24 мая 2011 года и привел к приостановке эксплуатации всех самолетов данного типа, второй пилот применил в экстренной ситуации навыки из своего военного опыта

стр. 26

Gulfstream G650



Европейский трафик подчитали

Консалтинговое агентство JetNet/AvData подготовило исследование активности европейского рынка деловой авиации за минувшие двенадцать месяцев. Согласно данным компании, наибольшее количество вылетов в прошлом году было зафиксировано во Франции – 157408. Правда в годовом исчислении трафик вырос всего на 0,3%. А вот в Германии ситуация противоположная – при количестве вылетов в 125142 трафик «потолстел» на 17,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Традиционно замыкает тройку Великобритания – 102845 рейсов (+2,4%).

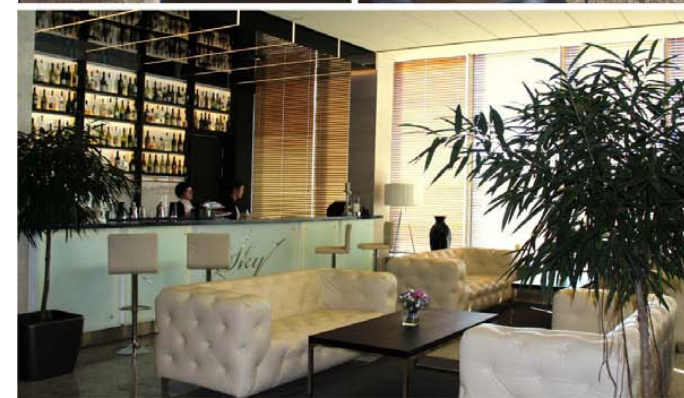
Далее идут Италия – 59273 (-0,9%), Швейцария –

48677 (-4,8%), Испания – 41549 (+5,6%), Австрия – 23906 (+6,5%), Норвегия – 22860 (-10,3%), Швеция – 21.291 (+9,9%), Турция – 21.076 (-20,6%). Вторую десятку начинает Россия – 16551 (-25,2%). За ней следуют Нидерланды – 14474 (+19,9%), Бельгия – 14294 (13,3%), Греция – 12500 (+8%), Польша – 10576 (-4,3%), Чехия – 10482 (+1,2%), Финляндия – 10075 (-9,8%), Дания – 7337 (+4,5%), Ирландия – 6479 (+3,7%) и замыкает «двадцатку» Украина – 6251 вылет (-31,5%).

И вновь аналитики в своем докладе не учли цифры по внутрироссийским направлениям, которые существенно «выправляют» общую статистику в РФ, пусть даже и отрицательную.



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

UBS констатирует продолжающееся снижение

Основные отраслевые показатели бизнес-авиации указывают на дальнейшее ослабление глобального рынка, и предполагают, что условия ведения бизнеса продолжают движение к новым посткризисным минимумам. Об этом говорится в последнем отчете UBS Business Jet Market Index. Банк UBS ввел индекс рынка деловой авиации для отслеживания изменений рыночных условий на основе исследований оценки интереса клиентов, ценообразования, 12-месячного прогноза, запасов на вторичном рынке и готовности покупать самолеты.

По сообщению UBS, индекс, который в декабре достиг самого низкого уровня с конца 2009 года, упал еще на 11%, вернувшись к уровням, прослеживаемым в 2008 и 2009 годах. Индекс рынка самолетов с

большим салоном показал самые слабые результаты, сократившись на 11% по сравнению с предыдущим периодом. Индекс среднеразмерных самолетов упал меньше, на 7%. В то же время индекс бизнес-джетов малого сегмента оставался самым сильным, но он по-прежнему на 15% ниже по сравнению с предыдущим опросом.

Самым сильным интересом клиентов остается в Северной Америке, но и здесь он, по данным опроса, снизился на 13%. Почти две трети респондентов отметили слабость на развивающихся рынках и влияние девальвации их валют на рыночные перспективы. При этом три четверти опрошенных считают, что эти факторы, в частности, влияют на сегмент бизнес-джетов с большим салоном.



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

ACS провел в 2015 году 10 тысяч чартерных контрактов

Компания Air Charter Service, объявила, что впервые в своей истории в 2015 году компания провела более 10000 чартерных контрактов.

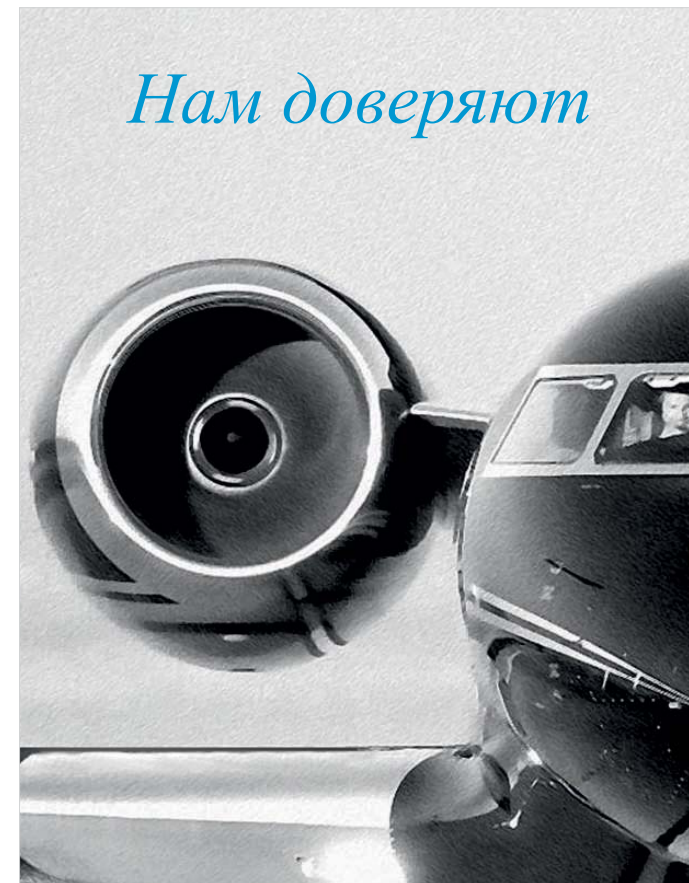
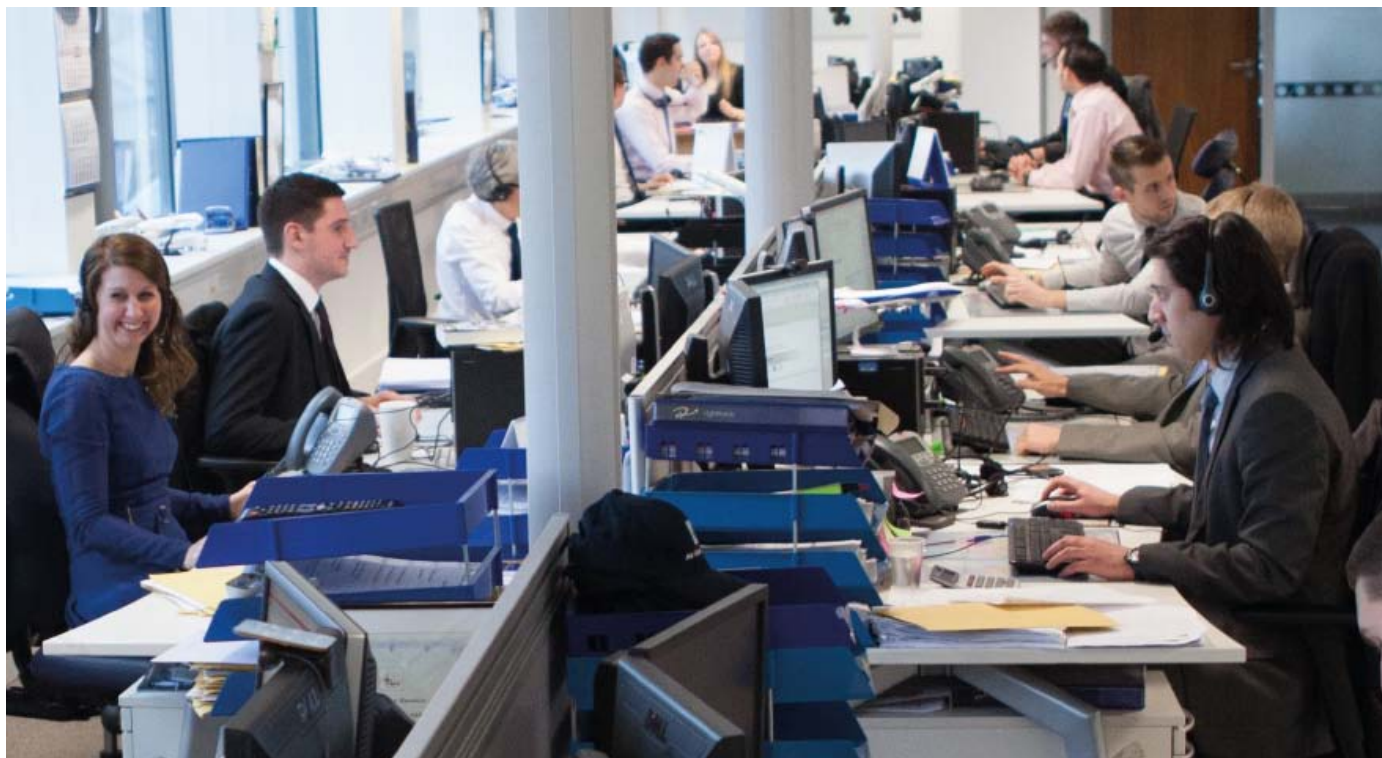
Джастин Боуман, генеральный директор ACS, комментирует: «Это является свидетельством нашей глобальной стратегии и роста, который двенадцать лет назад начался с менее 1000 контрактов. А теперь мы проводим в десять раз больше контрактов. За это время мы открыли 18 офисов, но эта цифра как раз доказывает, что мы были правы, сделав такой шаг. И мы увеличивали долю рынка из года в год».

«За весну и лето прошлого года мы обновляли наш

ежемесячный рекорд пять раз в течение шести месяцев, в том числе два месяца подряд мы обеспечивали более 1000 чартеров».

В общей сложности в 2015 году Air Air Service провел 10237 чартерных контрактов, в среднем чуть более 28 контрактов каждый день. По словам Джастина Боумана, часто один чартерный контракт подразумевает несколько рейсов.

Стратегия диверсификации ACS в прошлом году состояла из недавнего обновления подразделения ОВС (курьерская служба), а также формирования отделов продаж самолетов и лизинга воздушных судов.



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО


LEA увеличивает флот Legacy

Британский бизнес-оператор London Executive Aviation (LEA) получил очередной самолет Embraer Legacy. Причем, предыдущий бизнес-джет данного семейства получен оператором две недели назад (Legacy 650 G-TCMC). Нынешний Legacy 600 (G-GLEG) приобретен на вторичном рынке и будет зарегистрирован в лондонском аэропорту Luton. А G-TCMC на постоянной основе приписан во французских Каннах. Оба 13-местных самолета доступны для выполнения чартерных полетов. С учетом нового поступления парк Legacy в LEA достиг девяти машин, что делает его крупнейшим оператором самолетов данного типа в Европе.


Напомним, что в мае 2014 года представители Luxaviation Group официально подтвердили информацию о вхождении в группу ключевого бизнес-оператора Великобритании – London Executive Aviation.


Компания London Executive Aviation в альянсе осталась независимым оператором с сохранением бренда и своей финансовой политики.

Legacy 650 выпускается параллельно с Legacy 600, но именно на «более свежий» самолет обращают внимание клиенты, которым не хватает текущей дальности «шестисотки». Получить большую, чем у предшественника дальность на 1000 километров удалось за счет установки другого крыла, дополнительного топливного бака в фюзеляже и более мощных двигателей Rolls-Royce AE 3007A2. Legacy 650 получил и сертификат HALO, что дает возможность совершать полеты в сложных условиях высокогорья. Дальность полета с восьмью пассажирами составляет 7222 километра на крейсерской скорости 828 км/ч и высоте 12500 метров. Стоимость Legacy 650 начинается от \$31,6 млн. (у предшественника - \$26млн.).

**AMAZING THINGS
HAPPEN WHEN
YOU'RE BOUND
ONLY BY PHYSICS.**



Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Бизнес-джеты Emperor Aviation соответствуют новейшим правилам EASA

Авиакомпания Emperor Aviation провела полную техническую модернизацию собственного парка бизнес-джетов в соответствии с новыми требованиями Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Правила EASA Part NCC (Non-Commercial Complex) направлены на повышение безопасности полетов в деловой авиации, распространяются на самолеты, используемые в частных некоммерческих целях, и вступают в силу 25 августа 2016 года.

«Соответствие новейшим европейским правилам, к которым мы подготовились заблаговременно, укрепит уверенность наших клиентов в том, что они выбрали самые высокие стандарты безопасности»,

- рассказал Ираклий Литанишвили, собственник авиакомпании Emperor Aviation.

Основная задача новых требований Part NCC - повысить стандарты безопасности для частных самолетов, на которые должны быть установлены системы безопасности, применяемые для коммерческих перелетов. Среди них: система передачи данных пилот-диспетчер LINK 2000+, независимая автоматическая система наблюдения (ADS-B) за местонахождением борта, аэронавигационная система (FANS), позволяющая устанавливать связь между пилотами и диспетчерскими службами на высокочастотных каналах связи на больших расстояниях, система предотвращения столкновений (TCAS).

Emperor Aviation – одна из первых авиакомпаний, которая досрочно подготовилась к введению новых правил EASA. Заблаговременная установка новых систем безопасности позволит бизнес-джетам Emperor Aviation и после августа 2016 года летать над Европой без каких-либо ограничений высоты - по прямым маршрутам на больших эшелонах. Самолеты других некоммерческих операторов, которых в Европе насчитывается более 6 000, будут летать на низких высотах (что повлечет увеличение полетного времени и расхода топлива) в случае несвоевременного выполнения правил EASA Part NCC.

Разработанный пакет документации и наличие практической базы позволяют Emperor Aviation устанавливать новые системы безопасности по Part NCC на любой бизнес-джет за 3 недели. Стоимость модернизации дальнемагистральных самолетов, которые составляют основу парка Emperor Aviation, оценивается в 1% от каталожной цены самолета и пропорционально добавляется к ликвидности джета на вторичном рынке.





FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

**НОВЫЙ ЦЕНТР
БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ**

**ОТАПЛИВАЕМЫЙ АНГАР
ВМЕЩАЕТ ДО 5 ВВJ's**



БУТИК-ТЕРМИНАЛ



ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ!

www.riga.aero

На цифру

АО «Авиакомпания «Меридиан» внедряет передовые технологии по замене бумажных носителей информации на электронные базы данных на устройствах iPad Air. С целью совершенствования технологии работы экипажа воздушных судов, АО «Авиакомпания «Меридиан» получила разрешение Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации на использование «электронного портфеля» EFB на базе устройств Apple iPad Air.

Как комментируют в компании, Electronic Flight Bag позволяет отказаться от документов в бумажном виде и использовать их электронную версию на всех этапах полета. В настоящее время экипажам Авиакомпании доступны в электронном виде аэронавигационная информация, руководство по летной эксплуатации (FCOM), сборники рекомендаций по действиям в нестандартных ситуациях (QRH), рас-

четы по рейсам, маршрутные карты и схемы аэродромов.

Благодаря данной передовой технологии, используемой лидерами международной авиационной отрасли, пилоты воздушных судов могут получать информацию в интерактивном виде.

В настоящее время авиакомпания «Меридиан» является единственным авиаперевозчиком на территории СНГ и четвертым – вне границ Евросоюза, способным предложить свои услуги по поддержанию летной годности собственникам и эксплуатантам АОН воздушных судов европейской регистрации, а также зарегистрированных в реестрах Бермудских и Каймановых островов, острова Мэн, Арубы и Мальты. Парк компании состоит из самолетов Gulfstream G450, Challenger 605, Hawker 750 и Ту-134.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION

Представляем совершенно новый
G650

Правительство Кувейта продает бизнес-джеты

Правительство Кувейта выставило на аукцион деловые и VIP-самолеты из своего парка. Министерство финансов выпустило публичное приглашение для подачи заявок на аукцион по продаже четырех самолетов – трех Gulfstream GV и VIP-лайнера Airbus A310-300. Все они использовались руководителями государства и правительством и управлялись государственным перевозчиком Kuwait Airways.

Согласно базе данных Flightglobal Fleets Analyzer, кувейтское правительство располагает парком из 13 самолетов, в том числе G550, два G650 и два Airbus

A340. Кроме того, в ближайшие месяцы ожидается ввод в эксплуатацию нового флагмана Boeing 747-8.

По данным Flightglobal, A310 (9K-ALD) выпущен в 1992 году. Самолет с серийным номером 648 был заказан для Trans European Airways, но после аннулирования заказа куплен Кувейтом. Gulfstream GV были поставлены в правительственный авиапарк новыми в период с октября 1999 года по февраль 2000 года.

Четыре отдельных аукциона по продаже самолетов будут проводиться с 20 апреля по 2 мая.



FORTAERO
Baltic Business / Universe in motion
Aviation Alliance

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XT1 // \$5.5M

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

nextant aerospace

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



Беспилотники «окупируют» HeliRussia 2016

Индустрия беспилотных авиационных систем стремится интегрироваться в развитую аэрокосмическую отрасль. Примером этому может послужить увеличение присутствия предприятий индустрии БАС на Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2016 в мае этого года.

На выставке участники смогут познакомиться с современными разработками в индустрии БАС и больше узнать об актуальных для индустрии вопросах на специализированной конференции. В качестве практического знакомства для посетителей HeliRussia 2016 запланировано проведение тест-пилотирования беспилотного летательного аппарата (БЛА) современного поколения.

Для пилотирования будет доступен многоцелевой


беспилотный летательный аппарат - гексакоптер DJI F550, который может оснащаться камерой, транслирующей видеосигнал на специальный шлем оператора, что позволяет управлять аппаратом от «первого лица».

Тест-пилотирование проводят специалисты компании Danfuture, которые научат посетителей выставки базовым навыкам управления современного БЛА и подробнее расскажут о процессе обучения. Тест-пилотирование состоится на стенде Danfuture в определенное время, которое будет уточнено ближе к открытию выставки.


IX Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2016 пройдет с 19 по 21 мая в Москве в МФЦ «Крокус-Экспо».





19 – 21 мая
КРОКУС ЭКСПО




HELIRUSSIA
9-я Международная выставка
вертолетной индустрии
2016



Организатор:  МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

При поддержке:  АВИА
РОССИИ

Устроитель:  РУССКИЕ
ВЫСТАВОЧНЫЕ
СИСТЕМЫ

AW609 готов к возобновлению полетов

Первые наземные тесты третьего прототипа AW609, AC3, состоялись в начале марта. Этим шагом Finmeccanica Helicopters подтверждает, что летные испытания гражданского конвертоплана будут продолжены. После аварии второго летного экземпляра в конце октября 2015 года на севере Италии производитель добровольно приостановил летные испытания с оставшимся прототипом. Тогда погибли два члена экипажа.

Тем не менее, компания продолжала работу на третьем прототипе, чтобы сократить потенциально серьезную задержку программы.

Итальянские специалисты продолжают расследование, но они только недавно смогли восстановить данные, хранящиеся в сильно поврежденных «черных ящиках». Даниэле Ромити, управляющий директор Finmeccanica Helicopters, говорит, что он «уверен, что



все причины аварии будут выяснены в ближайшее время».

Г-н Ромити подтверждает, что наземные пробежки AC3 (N609PA) предваряют первый полет, который состоится в ближайшее время. По его словам, задержка программы может составить несколько месяцев, но пока предварительный срок получения сертификата намечен на 2017 год.

Четвертый прототип с двигателями Pratt & Whitney Canada PT6 будет готов в этом году.

Тем не менее, после аварии AW609 компания смогла получить предварительный заказ на три конвертоплана из ОАЭ для поисково-спасательных работ и еще три опциона. Также на Heli Expo 2016 производитель подписал меморандум с Ega Group о разработке медицинского варианта AW609. В настоящее время портфель заказов на конвертоплан включает почти 60 машин.




НИКА
РОССИЯ



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

Jet Aviation приобрела очередной американский актив

На минувшей неделе стало известно об очередной крупной сделке группы Jet Aviation по приобретению бизнес-оператора. В этот раз провайдер услуг бизнес-авиации приобрел американского оператора Avjet, специализирующегося на управлении воздушными судами и выполнении чартерных рейсов. Сумма сделки не разглашается, однако она еще должна пройти согласование регулирующих органов. Avjet имеет 37-летний опыт работы на рынке и суммарный парк в 45-и самолетов различных классов, от Boeing Business Jet, Gulfstream G650 до Hawker 800.

Но бизнес-чартеры для Avjet Corporation был далеко не главный сегмент бизнеса. Компания является крупнейшим провайдером услуг на рынке купли-продажи самолетов BBJ, Global Express и Gulfstream. За последние тридцать лет компания продала 350 новых и подержанных самолетов на сумму, превышающую

\$6 млрд. Avjet Corporation имеет наивысшие рейтинги от авторитетных агентств: Aviation Research Group (ARG/US), Wyvern Wingman Alliance, IS-BAO и Air Charter Safety Foundation, а также от других независимых аудиторских фирм.

И как раз подразделение по продаже воздушных судов останется независимым, под контролем нынешнего председателя совета директоров и генерального директора Avjet Марка Фулкрода. На рынке оно будет работать под брендом Avjet Global Sales.

Приобретение Avjet стал очередным шагом группы по экспансии в США. Ранее, Jet Aviation получила разрешение на создание своего первого FBO на западном побережье (Van Nuys Airport), который оценен в \$40 млн. Примечательно, что именно здесь также будет построен и новый сервисный центр Gulfstream.



С заботой
о вас
в небе
и на
земле

Бизнес авиация
из самого сердца
Европы



UPPER TWO

Avia / Travel concierge



Elit | Avia

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

Jet Aviation Vienna – авторизованный сервисный центр для G550

Jet Aviation Vienna получила статус авторизованного сервисного центра по техническому обслуживанию (базовое и линейное) самолетов Gulfstream G550. Ранее, месяц назад, компания получила одобрение EASA на линейное техническое обслуживание самолетов Gulfstream G550 (GV-SP) на собственных производственных мощностях в венском аэропорту.

«Мы рады возможности расширить ассортимент услуг, предлагаемых клиентам, и пригласить к сотрудничеству владельцев и операторов самолетов Gulfstream G550, эксплуатируемых в регионе Центральной Европы», - говорит Деннис Кох, управляющий директор Jet Aviation Vienna.

Глобальный оператор бизнес-авиации Jet Aviation начал работу в Международном аэропорту Вены,

открыв подразделение Jet Aviation Vienna в октябре 2014 года. Открытию нового подразделения предшествовало подписание соглашения Jet Aviation с компаниями GATE V и FAME Executive Aviation, которые до этого являлись провайдерами услуг ТОиР и FBO в Вене. Получив возможность работы в столице Австрии, компания также обзавелась ангаром площадью 4000 кв. м., где размещен авторизованный сервисный центр Cessna, который проводит плановое и внеплановое обслуживание, а также услуги AOG для самолетов Cessna Citation.

«Спрос на услуги по наземному обслуживанию бизнес-джетов в этом регионе очень высок», - в свою очередь сказал старший вице-президент компании Jet Aviation по вопросам MRO и FBO в регионах Ближнего Востока и Азии Стефан Бенц. «Расшире-

ние возможностей отделения компании станет хорошим подспорьем в работе чрезвычайно загруженных филиалов, действующих в Базеле и Женеве».

Также в настоящее время Jet Aviation Vienna осуществляет линейное обслуживание и поддержку AOG самолетов Bombardier Learjet и Challenger 300. В ближайшем будущем компания планирует добавить в портфолио и другие модели самолетов, такие как Bombardier, Dassault Falcon и Gulfstream. Техническая станция в Вене включает в себя 2000 кв. м. мастерских и офисных помещений.

FBO Jet Aviation Vienna в терминале Vienna Business Aviation имеет оперативный офис, комнату для экипажей, а также доступ к залу для VIP-пассажиров.



Tyrolean Jet Services получил АОС Сан-Марино

Ведущий австрийский оператор Tyrolean Jet Services (TJS) получил свидетельство эксплуатанта карликового европейского государства Сан Марино и создал новую дочернюю компанию TJS San Marino, которая на 100% принадлежит Tyrolean Jet Services Group. В свидетельство эксплуатанта новой компании внесен и первый бизнес-джет – Gulfstream G650 (T7-AZG).

Напомним, что авиационные власти Сан-Марино ввели новый регистр воздушных судов в партнерстве с американской компанией Aviation Registry Group. В настоящее время эта компания также управляет оффшорным реестром Арубы. Выгодное географическое положение карликового государства, которое не имеет собственного аэропорта, но окружено со всех сторон итальянской территорией с развитым бизнес-трафиком, подтолкнуло власти Сан-Марино к поиску дополнительных источников дохода на развитие соб-

ственного города-государства. Вся регистрационная работа отдана на аутсорсинг Aviation Registry Group, которая выполняет все технические работы, включая обеспечение высоких стандартов безопасности, конкурентное ценообразование и гибкое обслуживание нового оффшорного реестра.

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





PILATUS PC-12NG
обновленная модель 2016 года

528 км/ч	3417 км
Максимальная скорость	Максимальная дальность

NESTEROV AVIATION
Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12
sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

Система управления безопасностью полетов: теория и практика

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) приглашает принять участие в практическом семинаре «Система управления безопасностью полетов: теория и практика».

Мероприятие проводится 21-22 марта 2016 года на базе Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГУТ ГА, Кронштадтский бульвар, 20, аудитория по указанию на месте).

Перед аудиторией с докладами и лекциями выступят:

- Сvirкин Вячеслав Анатольевич, профессор кафедры Государственного регулирования и права, к.т.н., начальник Учебного центра транспортной безопасности МГТУ ГА, эксперт ИКАО;
- Гузий Анатолий Григорьевич, «Авиакомпания «ЮТэйр», Заместитель директора по управлению безопасностью полетов, доктор технических наук, профессор;
- Пахомов Олег Владимирович, к.т.н., с.н.с., профессор кафедры безопасности полетов и жизнедеятельности МГТУ ГА,

а также представители Bombardier Business Aircraft:

- Лео Кнаапен, Руководитель отдела по работе с отраслью Bombardier Business Aircraft;
- Франко Пиетракупа, Старший пилот, ответственный за связи с заказчиками и клиентскую службу пилотов, Bombardier Business Aircraft.

В рамках семинара планируется освещение и обсуждение таких тем, как:

- правовая культура формирования нормативной правовой базы и правоприменительной практики в области безопасности на воздушном транспорте;
- пути и средства повышения культуры безопасности: обучение персонала в области безопасности полетов;
- нормирование и мониторинг безопасности полетов в гражданской авиации;
- проблема функциональной надежности летчика: утомление и монотония – два неблагоприятных функциональных состояния пилотов;
- методика оценивания вероятности выхода за эксплуатационные ограничения в предстоящих полетах;
- проблемы причинных факторов категории «среда»;
- структура СУБП: контуры управления безопасностью полетов; теория и практика регулирования риска.

Мероприятие проводится при участии и поддержке Bombardier Business Aircraft, благодаря чему проведение практического семинара стало возможным.

Представители Bombardier Business Aircraft выступят перед аудиторией в рамках семинара со следующими докладами:

- Важность высокого уровня культуры безопасности.
- Степень автоматизации. Преимущества и недостатки.
- Эксплуатация ВС в зимнее время.

Членам ОНАДА предоставляются два места, без оплаты регистрационного взноса. Количество мест ограничено, регистрация обязательна.

Jetexpo International BizAv Show

**МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ**

8-10 сентября 2016
Москва

Организатор выставки
Vnukovo-3

www.jetexpo.ru

Ryanair выходит на чартерный рынок

Бюджетный перевозчик Ryanair выходит на рынок корпоративных чартеров с самолетом Boeing 737-700. Салон воздушного судна выполнен в конфигурации 60 мест бизнес-класса.



Ryanair приобрела этот 737-700 в прошлом году. По первоначальному плану он должен был служить в качестве резервного и учебно-тренировочного самолета. Но сейчас самолет стали предлагать для выполнения чартерных рейсов. Регулярный магистральный флот перевозчика состоит из больших по размеру 737-800.

Самолет будет эксплуатироваться на маршрутах со временем полета до 6 часов, а пассажиры будут располагаться в салоне с кожаными креслами, установленными с шагом 122 см. Ryanair сам обеспечит самолет летным и кабинным экипажем.

Отдельное чартерное подразделение будет предлагать самолет на основе «стоимости за час», которая будет зависеть от аэропорта вылета и прилета. Тем не менее, компания заявляет, что стоимость самолета будет наиболее конкурентная в Европе.

Satcom Direct вышел на рынок госуслуг США

Компания Satcom Direct завершила сделку по приобретению Airbus DS SatCom Government, Inc. (ASGI), о которой было объявлено в августе 2015 года. Приобретенная компания была переименована в Satcom Direct Government, но будет работать под брендом COMSAT в знак признания наследия ASGI в рамках работы в составе COMSAT Mobile.

Купив ASGI, Satcom Direct получит и ее активы – две наземные станции спутниковой связи, на восточном и западном побережье США, а также все действующие контракты. Ведя свою родословную от COMSAT, ASGI играет важную роль в спутниковой индустрии

с момента ее создания до сегодняшнего дня.

По словам президента Satcom Direct Дэвида Гринхилла, это приобретение является большим шагом вперед по расширению присутствия компании на американском рынке услуг для государства. Провайдер рассчитывает на плодотворное сотрудничество с нынешними клиентами и привлечение новых. «Эти новые активы, в сочетании с возможностями Satcom Direct, позволяют нам предлагать услуги фиксированной и мобильной спутниковой связи в диапазонах Ku, Ka, L, C и X на различных рынках, в том числе и вне авиационной отрасли», - заключил он.



Bell расширяет сеть в Турции

Турецкий провайдер услуг деловой авиации Genel Havacılık A.Ş. (принадлежит братьям Али и Омеру Суляк, *прим. BizavNews*) в ближайшее время получит статус уполномоченного сервисного центра Bell Helicopter в стране. Как отмечают представители американского производителя, за последние несколько лет компания существенно увеличила количество вертолетов в стране, доведя общую долю всех эксплуатирующихся бортов до рекордных 50%. Количество же флагманских Bell 429 в Турции на сегодняшний день самое большое среди европейских и азиатских стран.

Genel Havacılık работает в стране уже 30 лет и имеет сертификаты на линейное и базовое техническое обслуживание Bell 407 (с 2013 года) и Bell 206 (с 2003 года), выданные EASA и авиационными регуляторами Турции. В рамках турецкого сертификата, компания выполняет техническое обслуживание Bell 429 и Bell 430.

Genel Havacılık A.Ş. – многопрофильная компания, работающая в различных сегментах, включая управление воздушными судами, чартерные перевозки и хэндлинг. Воздушный парк Genel Havacılık A.Ş. состоит из бизнес-джетов Dassault Falcon 7X/2000S, Bombardier Challenger 300, Eclipse 500, а также вертолетов Bell 407 и AgustaWestland AW109 SP Grand New, которые внесены в собственное свидетельство эксплуатанта.

Компания располагает комфортабельными FBO в стамбульских Istanbul Atatürk Airport и Sabiha Gökçen Airport. Ангарные комплексы Genel Havacılık A.Ş. (3000 и 8000 кв.м. соответственно) позволяют проводить техническое обслуживание, практически любых воздушных судов.

H175 в компании NHV налетали более 3000 часов

Спустя чуть больше года с начала эксплуатации, вертолеты H175 компании NHV Group налетали более 3000 часов, что служит свидетельством операционной пригодности и надежности этой модели при выполнении транспортных задач в интересах нефте- и газодобывающей отрасли. А в начале февраля индивидуальный налет первого вертолета H175, введенного NHV в эксплуатацию в декабре 2014 года, достиг отметки в 1000 часов.

«Мы легко преодолели эту планку благодаря превосходной степени эксплуатационной готовности вертолета, достигающей почти 95%», - сообщил Эрик Ван Хал, генеральный директор NHV Group. «Вертолет H175 подтвердил свою высокую надежность. Я

рад сообщить, что вертолет полностью соответствует обещаниям производителя, а это, в свою очередь, позволяет нам соответствовать требованиям наших клиентов».

Компания NHV выступила стартовым заказчиком нового вертолета суперсреднего класса и с момента первой поставки уже получила 6 из 16 заказанных машин. В настоящее время оператор использует вертолеты H175 на своих базах в Ден-Хелдере (Нидерланды) и Абердине (Шотландия), которые расположены в сложных климатических условиях Северного моря. На сегодняшний день вертолетами H175 этой компании было выполнено 1500 полетов и перевезено около 22000 пассажиров.



Про российские вертолеты забыли

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о состоянии мирового вертолетного парка. За основу брались данные по воздушным судам, внесенным в национальные реестры. Впрочем, Россия вновь отсутствует. Складывается впечатление, что в нашей стране вертолетов нет.

Десятку крупнейших вертолетных парков возглавляет США с 9395 воздушными судами. Далее в порядке убывания следуют Канада (2417), Бразилия (1848), Австралия (1758), Великобритания (1091), Франция (892), ЮАР (875), Япония (755), Италия (742) и замыкает «десятку» Германия с 720 вертолетами.

По классам вертолеты распределились следующим образом: больше всего поршневого вертолетов в Северной Америке (3869), далее идут Европа (2266), Океания (1392), Южная Америка (886), Азия (604), Африка (540) и Центральная Америка (288).

В классе однодвигательных газотурбинных машин вновь лидирует Северная Америка (6319). Продолжают десятку Европа (2189), Южная Америка (1345), Азия (1114), Океания (890), Центральная Америка (640) и Африка (585). На долю так называемых «неопознанных бортов» пришлось 372 машины.

И наконец двухдвигательные газотурбинные вертолеты. Вновь с небольшим отрывом лидирует Северная Америка (2442), далее следуют Европа (2358), Азия (1781), Южная Америка (825), Африка (396), Океания (361) и Центральная Америка (263). «Неизвестными» остаются 199 вертолетов.

Мы связались с AVDATA/JetNet и задали вопрос относительно России. На правах анонимности эксперт назвал цифру в 579 вертолетов. Но так как эта цифра не подкреплена официально, то в отчет она не вошла.

PC-12NG покорит Залив

Бизнес-оператор из Абу-Даби GI Aviation на прошлой неделе анонсировал старт нового проекта авиатакси, который свяжет столицу ОАЭ с рядом ключевых городов региона. Полеты будут выполняться из Al Bateen Executive Airport на восьмиместном PC-12NG. Первый борт пришел в распоряжение GI Aviation 5 марта, вторая машина ожидается в четвертом квартале 2016 года. Как отмечают эксперты, впервые в странах Персидского залива за основу парка взята одномоторная турбовинтовая машина.

Впрочем, в самой компании полны оптимизма. Как рассказал BizavNews генеральный директор GI Aviation Мариос Белидис, проект авиатакси на PC-12NG – ответ на растущую потребность в доступных чартерных рейсах протяженностью не более трех часов. «Мы стремимся заполнить пробел на рынке, заняв нишу между классическими бизнес-операторами и линейной авиацией. Дальность нашего самолета

составляет 2200 километров, а это значит, что нам доступны беспосадочные перелеты в наиболее востребованные города, включая Джедду, Доху, Амман и Карачи. Мы подготовили обширное исследование рынка и поняли, что сможет предложить цену сопоставимую с перелетом бизнес классом, но без привязки к расписанию».

Что же касается самолета, но именно его экономичность и летно-технические возможности позволят GI Aviation конкурировать на рынке. Пока же говорить о регулярных рейсах преждевременно. Впрочем, по мнению г-на Белидис, после окончательного принятия решения об увеличении парка, начиная со второй половины 2017 года этот вопрос обязательно встанет.

Сейчас на Ближнем Востоке летают лишь пять одномоторных турбовинтовых самолетов, один из которых теперь Pilatus PC-12NG.



Фото: Дмитрий Петрович

FBO RIGA получил премию за новый терминал

10 марта 2016 года в Риге состоялось объявление лауреатов и вручение ежегодной премии «Латвийское строительство». Победители были определены по итогам национального конкурса.

На конкурс был представлен введенный в эксплуатацию в сентябре 2015 года центр бизнес-авиации FBO RIGA.

Жюри конкурса отметило FBO RIGA призами сразу в двух номинациях:

«Новое строение или модернизация – центр логистики и производства» – ангар FBO RIGA (первое

место) и «Новое строение – общественное здание» – бутик-терминал FBO RIGA (третье место).

Награждение состоялось в дворце культуры Зiemeļблaзма, памятные статуэтки и дипломы были вручены владельцам Flight Consulting Group Роману Старкову и Леониду Городницкому, а также Генеральному подрядчику SIA «Ostas celtnieks», компании проектанту SIA «LVCT» и архитектору проекта Валдису Онкелису.

Центр FBO RIGA включает в себя ангар площадью 8400 м², который специально спроектирован для хранения воздушных судов и их технического об-

служивания, а также современный бутик-терминал бизнес-авиации площадью 1200 м², рассчитанный как для обслуживания пассажиров, так и для проведения международных встреч, презентаций и мероприятий премиум-класса. Общая площадь территории комплекса составляет 12000 м².

FBO RIGA уникальный проект, как с точки зрения проектирования, так и с точки зрения строительства. Поскольку центр проектировался с расчетом на будущее, он должен был соответствовать не только текущим потребностям рынка, но и тому, что может понадобиться клиентам завтра. Поэтому при проектировании и строительстве инфраструктурных объектов были применены передовые технологии и лучшие мировые практики. К примеру, ангар – его уникальность в безопорной арочной конструкции с пролетом 98 м, которую удерживают железобетонные колонны. Покрытие крыши выполнено с использованием сверхлегкого и прочного покрытия Protan. Все основное оборудование закреплено сверху на арках: автоматическую пенную противопожарную систему, LED-освещение, систему обогрева, состоящую из безынерционных инфракрасных панелей. Были установлены независимые шестистворчатые ворота Butzbah с электронной системой управления и автоматической блокировкой в случае задымления и т.д. Все это позволяет, во-первых, добиться вместимости ангара до 5 BBJ, 9 G550 или 20 самолетов Learjet-60 при внутриангарной площади для размещения самолетов 6700 кв. м, во-вторых, сократить время на каждую операцию и значительно экономить энергоресурсы, но что важнее всего – обеспечить соответствие ангара самым строгим требованиям безопасности.



продолжение ►

Пассажирский бутик-терминал FBO RIGA имеет уникальное архитектурное решение. Благодаря неправильной форме здания, терминал органично сочетается с массивным ангаром так, что вместе они создают единую архитектурную композицию.

При разработке проекта была выбрана современная концепция бутик-терминала, которая подразумевает эксклюзивный сервис, авторское оформление помещений и исключительную функциональность.

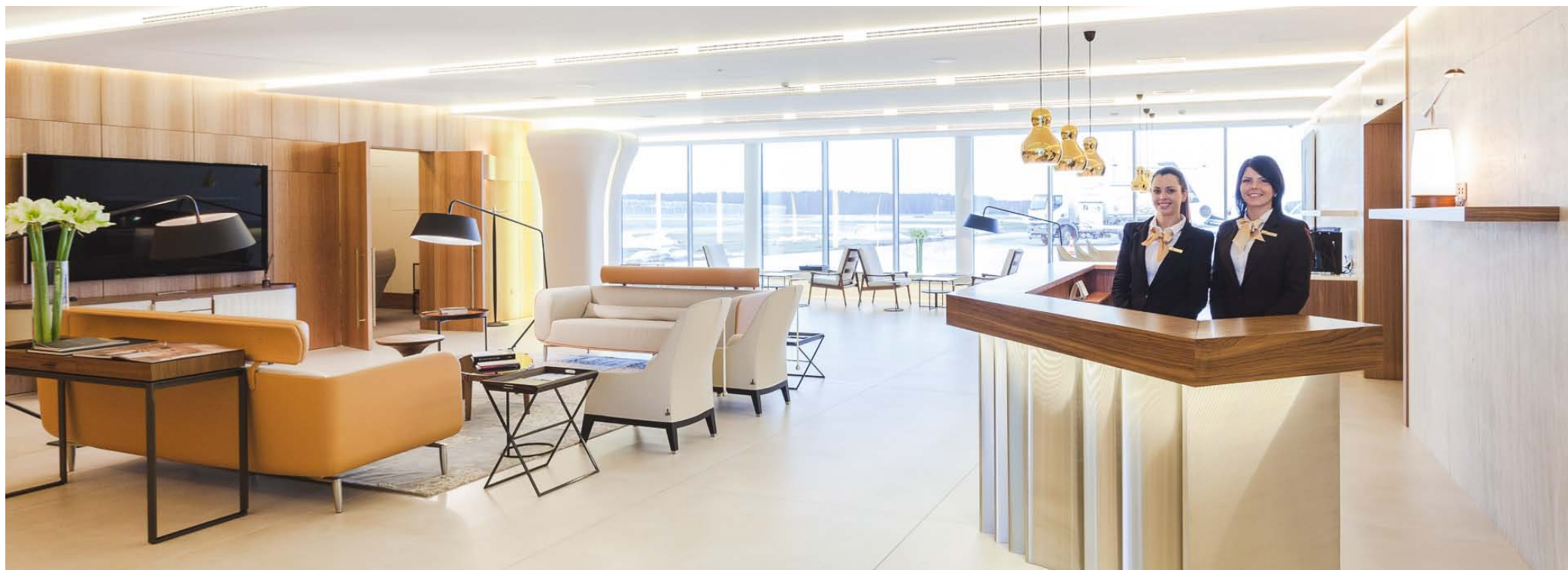
Особого внимания заслуживает дизайн интерьера, выполненный в стиле современной классики по проекту одного из самых успешных дизайнеров Латвии

– Зане Тетере. Идеально продуманная геометрия помещений и посадочных зон, мягкое естественное освещение, эксклюзивная отделка редкими породами дерева и камня, мебель премиум-класса, изготовленная известными мебельными домами Италии, экспозиция полотен известных художников – все это создает элегантную и в то же время непринужденную атмосферу перед полетом. На первом этаже здания располагаются шесть комфортабельных посадочных зон, две VIP переговорные комнаты, бар и картинная галерея. На втором этаже терминала находится конференц-зал и офисные помещения. Отдельное пространство занимает сертифицированный диспетчерский центр FCG OPS, на обеспечении

которого находятся более 90 самолетов бизнес-авиации, ежедневно выполняющих полеты по всему миру.

Центр FBO RIGA с самого открытия показал стабильное развитие, а в январе 2016 года компания объявила об открытии станции линейного технического обслуживания воздушных судов бизнес-авиации совместно с компанией SOLINAIR, сертифицированным провайдером технического обслуживания воздушных судов, и в сотрудничестве с Lufthansa Bombardier Aviation Services.

FBO RIGA входит в состав авиационного холдинга Flight Consulting Group.



Автоматика помогает в море

Компания Airbus Helicopters Vostok успешно завершила процесс сертификации системы Rig'N Fly (Rig Integrated GPS approaches with enhanced Fly-ability and safety) по стандартам EASA. Система представляет собой комплекс усовершенствованной авионики для автоматической посадки на морские платформы. Изначально разработанная для модели H225, система также будет внедрена на вертолетах H175 (в конце 2016 года) и H160.

Rig'N Fly обрабатывает сигналы нескольких датчиков (GPS, бароальтиметр, радиоальтиметр, метеолокатор и т.д.), что обеспечивает повышенную точность полета и ситуационную осведомленность при посадке на буровую платформу в условиях визуального полета (VMC) и полета по приборам (IMC). Система сокращает степень нагрузки на пилота, позволяя сосредоточиться на отслеживании параметров полета и внешней обстановки.

Новая система также включает в себя возможность безопасного захода на посадку с отклонением от заданной траектории, если того требуют общие погодные условия и обстановка рядом с буровой платформой. Система автоматически определяет положение, из которого посадочная площадка будет видна экипажу вертолета наиболее отчетливо.

Использование цифровых карт (Digital MAP, DMAP) и новой системы управления курсором дисплея (Enhanced Cursor Control Device, ECCD) позволит пилотам легко изменять параметры захода на посадку. Решение DMAP обеспечивает еще более высокий уровень безопасности, так как учитывает дополнительные факторы внешней среды, и включает в себя данные метеолокатора и параметры ветра, а также расположение платформы. Более того, она оснащена автоматической информационной системой

(Automatic Information System, AIS), которая оповещает пилота о пересечении траектории вертолета с путем морского судна, позволяя в данном случае войти в режим висения либо изменить схему захода на посадку.

Усовершенствованная авионика H225 также дает возможность осуществлять заход на посадку по технологии навигации на основе эксплуатационных характеристик (Required Navigation Performance, RNP), включая курсовой заход на посадку с вертикальным наведением (LPV) и заход на посадку с навигацией в горизонтальной и вертикальной плоскостях (LNAV/VNAV).

H225, 11-тонный двухдвигательный вертолет, способен перевозить до 19 пассажиров и обладает большой грузоподъемностью и дальностью полета. Таким образом, эта машина отвечает самым высоким требованиям компаний энергетической отрасли. Около 70% мирового парка Super Puma используется для пассажирских перевозок в интересах компаний нефтегазовой отрасли, работающих в Мексиканском заливе, Северном море, Африке, Азии и Южной Америке. На сегодняшний день парк H225 насчитывает 181 вертолет, который эксплуатируется 32 клиентами из 22 стран мира. В 2015 году было поставлено 20 H225.



Новый H130 летит в Россию

Специалисты вертолетного комплекса «Хелипорт Москва» провели приемку нового вертолета H130 (ранее EC130 T2). Приемка воздушного судна состоялась на заводе Airbus Helicopters в городе Мариньян (Франция).

Как комментируют в компании, в ходе приемки вертолета перед его отправкой в Москву и передачей заказчику, специалисты «Хелипорт Москва» проверили комплектацию воздушного судна и всех необходимых документов, а также совершили контрольный облет на вертолете с представителем завода-изготовителя.

«Вертолет успешно прошел процедуру приемки, его прилет в Москву состоится в течение 10 дней. После этого воздушное судно будет передано заказчику». Напомним, что в собственном парке «Хелипорт Москва» эксплуатируются два аналогичных вертолета, полученных в феврале и июне 2014 года. Имя заказчика нового H130 в компании не раскрывают.

H130 - одна из последних моделей в популярной линейке легких вертолетов Ecureuil, которая отличается повышенным комфортом, улучшенными эксплуатационными характеристиками и широким спектром применения. Внешность H130 осталась неизменной,

но внутри вертолет преобразился почти полностью: модернизации подверглось почти 70% конструкции. Среди ключевых изменений в первую очередь стоит отметить использование более мощного турбовального двигателя Arriel 2D и модифицированного главного редуктора. Помимо этого, внедрена активная анти-вибрационная система, усовершенствована система вентиляции, распределения воздуха и защиты от запотевания. Внутренняя компоновка кабины перепроектирована, пол стал совершенно плоским (ранее под задними креслами было возвышение). Пилотам предоставлен новый комплекс бортового радио-электронного оборудования, улучшена эргономика приборной панели. Стало проще проводить плановое техобслуживание, в то время как его интервалы заметно увеличились. Среди модернизированных рабочих характеристик модели H130 можно назвать увеличенный максимальный взлетный вес (2 500 кг при нахождении груза внутри воздушного судна и 3050 кг при использовании внешней подвески) и увеличение скорости на 10 узлов. Даже с этими повышенными показателями уровень внешнего шума модели H130 не выходит за рамки строгих правил воздушных полетов над территорией Национального парка США «Гранд-Каньон», что особенно важно для туроператоров.

Среди дополнительных опций модели H130 - установка мощного кондиционера нового поколения, тонирование панорамного ветрового стекла вертолета, две сдвижные пассажирские двери по обе стороны кабины и энергопоглощающая конструкция кресел. Уникальная система кондиционирования воздуха, с отдельными зонами и климат-контролем, эффективно регулирует температуру и распределяет воздух на борту. Ее настройки интуитивно понятны благодаря схожести с обычными автомобильными системами. Новая модель H130 предназначена для эксплуатации в любых климатических и погодных условиях.



Спрос в Индии обязательно восстановится

На территории аэропорта Бегумпет под лучами палящего солнца открылась выставка гражданской авиации India Aviation 2016. Хотя нынешнее состояние местного рынка бизнес-авиации не такое безоблачное, как небо над статической экспозицией, специалисты ArcosJet с оптимизмом смотрят в будущее Индии.

Увеличившаяся почти в два раза с начала нового тысячелетия экономика Индии, разумеется, давно стала причиной пристального внимания к этой стране. Действительно, вплоть до 2008 года количество бизнес-джетов, поставляемых сюда, стремительно росло. Казалось, в сравнении с другими развивающимися странами, даже всемирная рецессия почти не повлияла на спрос. 140 судов (цифра актуальна и по сей день), в большинстве своем, ввезли между 2003 и 2008 годами. Однако введение налога на импорт бизнес-джетов в 2007 г., наряду с неразвитой

инфраструктурой и неуклюжей бюрократией, сделала то, что не смогла сделать всемирный экономический кризис. В ушедшем году впервые за много лет наблюдался небольшой спад в 2%.

С другой стороны, есть и причины для осторожного оптимизма: профессионалы отрасли, возглавляемые местной Ассоциацией операторов бизнес-авиации, уверенно продвигают изменения в механизмах регулирования и налогообложения. Местное управление гражданской авиации обещает перейти на полностью электронную форму подачи заявлений на полеты, что позволит упростить организацию чартерных рейсов. Государство, в свою очередь, положительно влияет на зарубежный трафик бизнес-джетов своими инициативами по привлечению инвестиций в страну. Сравнивая с аналогичным периодом 2014 года, в 2015 году количество зарубежных рейсов выросло на 12%.

Хотя свыше 15% действующего парка бизнес-джетов Индии выставлено на продажу (21 самолет официально и некоторое количество – не на рынке), в долгосрочной перспективе прогноз Bombardier о поставке 1215 новых бизнес-джетов всех производителей в период 2014—2033 гг. выглядит реалистичным. У Индии остаются огромные перспективы экономического роста и увеличения частного капитала, а постоянная глобализация в сочетании с неразвитым авиасообщением внутри страны делают бизнес-джеты чуть ли не единственным решением для деловых кругов.

Если же говорить о ближайшей перспективе, специалисты ArcosJet видят возможности в продажах индийских бизнес-джетов в других регионах: «Несмотря на текущее состояние рынка бизнес-авиации, которое без преувеличения можно назвать затянувшейся стагнацией, все равно остаются очаги активности. Даже сейчас есть покупатели на джеты (особенно большого и дальнего класса), лишь бы те качественно обслуживались и были в хорошем состоянии. А с учетом довольно высокой стоимости владения в Индии, многие здесь готовы идти на некоторые уступки», – комментирует Иван Веретенников из ArcosJet. «Мы активно исследуем рынки стран БРИКС, понимаем тонкости и сложности структурирования сделок в этих странах, а также знаем, что именно ищут покупатели там, где они остались – например, в Америке или Азии. Мы видим много похожего в том, как люди покупают и продают самолеты в России и других странах БРИКС, и по-прежнему считаем торговлю между владельцами из этих стран одним из самых перспективных направлений на сегодня. Что же касается Индии, мы досконально изучили местный рынок бизнес-авиации и будем использовать эти знания в интересах наших клиентов, а чем-то готовы поделиться и со всеми профессионалами отрасли».



Мировой парк бизнес-джетов подсчитали

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о количестве деловых самолетов (реактивных и турбовинтовых), эксплуатирующихся по всему миру. За основу брались данные по воздушным судам, внесенным в национальные реестры. Тем не менее, такой подход не позволяет показать реальную картину по количеству самолетов, принадлежащих гражданам конкретных стран. Практически во всех крупных странах (исключением не является и Россия) наблюдается практика постановки самолетов в офшорные реестры, либо в реестры других государств. И это может быть значительная доля парка. В отчете за основу взяты данные по бизнес-джетам и самолетам, конвертированным в VIP-варианты. Также в отчет не включены воздушные суда, обслуживающие первых лиц государств и государственные органы.

США продолжает бесспорно лидировать по суммарному количеству самолетов деловой авиации. По состоянию на январь 2016 года их количество составляло 19894 машины. Следом, но с очень большим отрывом следуют Бразилия (1611), Канада (1335), Мексика (1305), Венесуэла (764), Германия (764), Австралия (590), Великобритания (517), ЮАР (435), а замыкает ТОП 10 Франция (410).

На постсоветском пространстве ситуация следующая. Россия возглавляет рейтинг с 189 воздушными судами (47 турбовинтовых), далее идут Казахстан (38 самолетов, восемь из которых – турбовинтовые), Украина (32 и 6), Эстония (20 и 8), Азербайджан (13 и 0), Белоруссия (13 и 0), Литва (11 и 0), Латвия (9 и 1), Туркменистан (3 и 0), Грузия (3 и 0), Армения (3 и 2), Кыргызстан (2 и 1), Молдова (1 и 0), Узбекистан (1 и 0). В Таджикистане деловых самолетов не зарегистрировано.

В целом картина по Европе на 1 января 2016 года осталась, практически, неизменной по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (распределение в рейтинге, прим. *BizavNews*). Возглавляет рейтинг Германия с 764 самолетами, далее идут Великобритания (517), Франция (410), Швейцария (269), Австрия (210), Россия (189), Италия (187), Испания (154), Португалия (134) и Мальта (102).

Тройка лидеров на Ближнем Востоке: Саудовская Аравия (190), Турция (149) и ОАЭ (129). Лидером в Юго-Восточной Азии остается Китай (410), далее идут Япония (231) и Индонезия (146). В Африке трой-

ка следующая: ЮАР (435), Кения (133) и Нигерия (94). Южная Америка представлена Бразилией (1611), Венесуэлой (764) и Аргентиной (324). Ну и в Австралии и Океании все просто: Австралия (590), Новая Зеландия (59) и Папуа Новая Гвинея (25).

Напомним, что в данный рейтинг входят только воздушные суда, внесенные в национальные авиареестры. По данным независимых аналитиков, парк воздушных судов, аффилированных с российскими частными владельцами и компаниями, составляет чуть более 500 воздушных судов и варьируется в пределах 490–515 машин.



Фото: Дмитрий Петроченко

В России летать стало рискованнее

2015 год стал худшим за последние пять лет по безопасности полетов в гражданской авиации, подсчитал Межгосударственный авиационный комитет (МАК). Даже без учета крушения А321 над Египтом, причиной которого считается теракт, в РФ произошло 41 авиапроисшествие, при этом погибли 60 человек. Основной причиной МАК считает человеческий фактор: недостаточная подготовка пилотов особенно сильно сказывается на полетах небольших воздушных судов авиации общего назначения (АОН). Эксперты замечают, что крупные перевозчики улучшили ситуацию с безопасностью полетов, но для наведения порядка в АОН нужны изменения в законодательной базе.

МАК опубликовал [доклад](#) о безопасности полетов в гражданской авиации в странах—членах организации (всего 12 государств, включая РФ). По данным комитета, в 2015 году относительный показатель аварийности по всем авиапроисшествиям оказался худшим с 2011 года, а большинство пришлось на территорию России. В РФ произошло 41 авиапроисшествие, из них 20 признаны авиакатастрофами, в которых погибли 60 человек. На Украине, к примеру, зафиксировано шесть происшествий, из них три авиакатастрофы с 12 погибшими.

Число происшествий росло в последние годы: в 2014 году в России было 38 инцидентов (столько же зафиксировано в 2011 году), минимум был в 2013 году — 29. Но по числу катастроф 2015 год стал лучше 2014-го: зафиксировано 20 авиапроисшествий со смертельными исходами, тогда как в 2014 году — 22 (в 2013-м — 13). В статистике не учтено крушение Airbus A321 авиакомпании Metrojet над Египтом, когда погибли 224 человека, поскольку оно «наиболее вероятно» произошло в результате акта незаконного вмешательства (основная версия — теракт).

Без учета египетской трагедии уровень смертности в прошлом году оказался самым низким за пять лет. Так, в 2014 году в авиакатастрофах погибли 70 человек, а худшим стал 2011 год (139 погибших).

В итоге в целом показатель всех стран—членов МАК стал худшим за пять лет: в 2015 году было зафиксировано 56 происшествий (в 2014 году — 48), или 1,57 происшествия на 100 тыс. летных часов. Наиболее частой причиной в МАК считают человеческий фактор — 70%, еще 24% — отказы и неисправность техники, 6% — неблагоприятное внешнее воздействие. МАК также отметил ухудшение показателей в авиации общего назначения с небольшими частными самолетами и вертолетами. В 2015 году с ними произошло 37 авиапроисшествий (в 2014-м — 29), в которых погибли 46 человек (в 2014-м — 34 человека). В статистике МАК подчеркивается, что к полетам в сфере АОН допускаются пилоты без действующих пилотских свидетельств, медицинских заключений о допуске к полетам, продолжают эксплуатироваться воздушные суда без сертификата летной годности. При этом отсутствует четкий порядок регистрации и получения сертификата на суда, не имеющие сертификата типа МАК, приобретенные физическими лицами для частного пользования.

МАК рекомендовал разработать программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов (такая рекомендация давалась уже неоднократно, говорится в отчете). Кроме того, следует создать единую базу данных по учету свидетельств авиаперсонала, а при необоснованной выдаче допуска членов экипажей к работе следует установить персональную ответственность глав квалификационных комиссий. Напомним, что такая проблема есть и в коммерческих полетах: основной причиной катастрофы Boeing 737—500 авиакомпании

«Татарстан» (погибли 50 человек), разбившегося в ноябре 2013 года в Казани, МАК называл неподготовленность экипажа. Командир воздушного судна обучение на пилота не проходил и летный сертификат получил необоснованно. В Росавиации на запрос «Ъ» не ответили.

Ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что общую оценку безопасности по стране следует отдельно рассматривать в коммерческом сегменте и в АОН. По его словам, со вступлением авиакомпаний РФ в международные альянсы и организации заметно улучшилась безопасность полетов. Но основной причиной аварийности в АОН господин Борисов считает недостатки законодательной базы и регулирования, вынуждающие пилотов выполнять полеты с нарушениями.

Источник: Коммерсантъ



В Embraer довольны работой в России

В бразильской компании Embraer Executive Jets (дочерняя подразделение по производству деловых самолетов Embraer) весьма довольны своей работой в России в минувшем году. Как рассказал BizavNews региональный директор Embraer по продажам в России и странах СНГ Николай Головизнин, прошедшие двенадцать месяцев 2015 года стали самими успешными по поставкам, начиная с 2008 года.

«Я не хотел бы раскрывать цифры, так это является коммерческой тайной, но результаты прошлого года стали впечатляющими. Мы видим, что несмотря на сложные экономические реалии, наши клиенты по-прежнему полны оптимизма и выбирают самолеты Embraer. Сейчас на постсоветском пространстве (без учета Прибалтики) эксплуатируются 58 бизнес-джетов Embraer с 25% долей рынка своем классе. Двадцать машин из этого парка – Legacy 650», - комментирует г-н Головизнин.

По словам г-на Головизнина, в прошлом году американский рынок существенно поднялся и в настоящее время переживает настоящий бум. В Embraer надеются, что эта волна уже в 2017-18 гг. дойдет до Европы и России.

«У нашего флота в России и СНГ понемногу подходит срок окончания гарантии (самолеты 2006 года выпуска), и клиенты, не изменяя своим привычкам, выбирают наши новые воздушные суда, которые проверены временем и эксплуатацией. Также можно отметить и увеличение интереса к так называемой программе trade in, когда владельцы выставляют на продажу свои Legacy 600 «в пользу» Legacy 650», - говорит г-н Головизнин.

В настоящее время срок ожидания нового Legacy 650 составляет девять месяцев. Впрочем, есть варианты,

когда воздушное судно можно получить и быстрее («отказные» борта и демонстраторы). Также производитель продолжает принимать заказы и на Legacy 600, который клиент может получить через 12 месяцев после подписания контракта. Все бизнес-джеты Embraer передает клиентам полностью оборудованными, исходя из первоначально утвержденного макета.

В текущем же году Embraer сфокусируется на российском рынке и на продвижении двух новых моделей популярного семейства Legacy – Legacy 450/500. В конце прошлого года производитель подал российским авиационным властям заявку на сертификацию Legacy 500. Как ожидается, уже к концу года соответствующее одобрение будет получено и

первый самолет будет поставлен клиенту под российскую регистрацию. Весной же этого года Embraer планирует впервые показать отечественной публике и Legacy 450. Ожидается, что дебют пройдет в мае в Москве.

Согласно данным производителя, 2015 год стал рекордным по поставкам самолетов за последние пять лет. За минувшие 12 месяцев клиентам суммарно передано 120 бизнес-джетов, что на четыре машины больше, чем годом ранее. Однако до результатов «рекордного» 2010 года, когда заказчики получили 144 машины, еще далеко. Впрочем, с выходом на рынок новых Legacy 450/500 бразильский производитель планирует достигнуть этого уровня, если не в текущем году, то в 2017 году.



Фото: Дмитрий Петроченко

Боевые навыки в бизнес-авиации

Французские специалисты, расследовавшие инцидент с Falcon 7X HB-JFN, который произошел 24 мая 2011 года и привел к приостановке эксплуатации всех самолетов данного типа, выясняли, что второй пилот экипажа применил в экстренной ситуации навыки из своего военного опыта.

В том чрезвычайном происшествии произошло неконтролируемое перемещение горизонтального стабилизатора. При подлете к аэропорту Субанг Куала-Лумпура он из нейтрального положения отклонился на 12° вниз в течение 15 секунд, что привело к снижению 7X до 13000 футов.

При этом автопилот первоначально пытался компенсировать отклонение, создав момент на кабрирование, но отключился через 8 секунд. В результате его работы угол тангажа вырос до 25°, а скорость самолета упала с 297 узлов (550 км/ч) до 220 узлов (407 км/ч).

Следователи сообщают, что франкоязычный второй пилот понял, что попытки взять ситуацию под контроль неэффективны и пытался объяснить это англоязычному капитану. Тогда он инстинктивно применил маневр бомбометания, который отрабатывал во время своей военной карьеры на Dassault Mirage IV и Mirage 2000.

Это маневр состоит из приближения к цели в горизонтальном полете, а перед сбрасыванием бомбовой нагрузки самолет входит в кабрирование с углом 30°. После сброса бомб следует крен до 90° со снижением и уход на полной тяге и малой высоте.

В итоге выполнив экстремальный правый крен в 98°, второй пилот взял управление под свой контроль и поддерживал крен 40-80° в течение примерно 20

секунд. Это позволило уменьшить тангаж с 41° до 10°, но при этом самолет выходил на угол атаки до 5°, а воздушная скорость падала до 150 узлов.

Falcon 7X еще раз выходил в режим неустойчивого полета, длящегося около 1 минуты. При этом тангаж вырос до 30°, а скорость полета упала до 125 узлов, а бизнес-джет поднялся на 22500 футов.

По мере того как пилоты работали над восстановлением контроля над воздушным судном, горизонтальный стабилизатор, по неизвестным причинам, вернулся обратно в нейтральное положение и эки-

паж восстановил контроль высоты. Пилоты продолжили заход вручную и приземлились без дальнейших инцидентов.

Эксперты выяснили, что неконтролируемый полет длился 2 мин 36 секунд, при этом самолет испытал перегрузки до 4,6g. Серьезность инцидента привела к приостановке полетов всего флота Falcon 7X.

Причиной происшествия стал дефект паяного соединения в электронном блоке управления горизонтальным стабилизатором, который вызвал передачу ошибочных сигналов стабилизатору.



Самолет недели

Оператор: **Welcome Air**

Тип: **Dornier 328-110**

Год выпуска: **1996 г.**

Место съемки: **март 2016, Innsbruck - Kranebitten (INN / LOWI), Austria**



Фото: Дмитрий Петроченко