



На этой неделе, игнорируя московский авиасалон МАКС, BizavNews отправился в Базель, где в буквальном смысле с головой погрузился в мир дизайна и кастомизации. Аэропорт Базеля – эта настоящая Мекка для любого журналиста, освещающего рынок деловой авиации. Ведь именно здесь находятся два крупнейших провайдера услуг по ТОиР и комплектации интерьеров.

Мы откликнулись на предложение посетить технический центр компании Jet Aviation, где смогли воочию увидеть, как рождается роскошный лайнер: от создания индивидуального дизайна до монтажа интерьера на так называемый «зеленый» самолет. Проведя целый день в многочисленных ангарах и цехах, побеседовав с ведущими дизайнерами и маркетологами Jet Aviation, мы сделали вывод, что рынок комплектации деловых самолетов не только не стагнировал, но продолжает набирать обороты. И удивлению нашему не было предела, когда нам продемонстрировали самую последнюю статистику. На долю российских клиентов приходится до 40% всех заказов на разработку, установку или модернизацию интерьеров. Мы «пропустили» вперед лишь представителей стран Ближнего Востока, но при этом пока еще обгоняем Китай, где заказы на VVIP машины немного скорректировались.

В ангарах Jet Aviation круглосуточно кипит работа на совершенно разных типах самолетов. Здесь можно удивить не только многочисленные Falcon 7X или Bombardier Global, но и «великаны» BBJ747-8 или Dreamliner VIP. Мы очень рады этому визиту вдвойне, этот год для Jet Aviation – юбилейный, компании исполняется 50 лет. Уже в ближайших выпусках мы представим подробный репорт о недельном турне в Базель.



Три прототипа Global 7000 налетали 500 часов

Также продолжается производство серийных самолетов из первой партии на заводе Bombardier в Торонто

стр. 20



Премия «Крылья бизнеса» активно готовится

II церемония вручения премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья бизнеса» состоится 16 февраля 2018 года в Москве

стр. 21



На взлет

Восстановление российской экономики приведет к оживлению сегмента бизнес-авиации в ближайшие два года после серьезного упадка в 2014 году. Участники рынка ожидают 10-процентный рост уже в 2017 году

стр. 23



Подрезжут крылья

Погодные аномалии, которые мы наблюдаем в этом году, могут стать более частыми. Если климат продолжит в том же духе, то в жаркие дни с аэродромов мира не сможет взлететь каждый третий самолет

стр. 25

Gulfstream G650



Медицинский рейс

17 июля 2017 г. из Центра Бизнес Авиации «Пулков-3» в Гвинейскую Республику вылетел самолет с российскими специалистами и вакциной для профилактики лихорадки Эбола. Уникальный российский препарат «ГамЭвак-Комби» был разработан Федеральным научно-исследовательским центром эпидемиологии и микробиологии имени Н. Ф. Гамалеи.

В ближайшее время в Гвинее начнутся пострегистрационные исследования этой вакцины. Вакцинация гвинейских добровольцев будет проходить на базе Научного клиничко-диагностического центра эпидемиологии и микробиологии (CREMS), построенного компанией РУСАЛ в провинции Киндия.



Фото: Дмитрий Петроченко

CREMS был создан с учетом всех рекомендаций всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и других международных гуманитарных организаций, оснащен современным медицинским и лабораторным оборудованием. Центр и его специалисты уже зарекомендовали себя в борьбе с эпидемией Эболы и кори в Гвинее.

Доклинические и клинические исследования вакцины продемонстрировали хорошую переносимость, безопасность и эффективность препарата. Препарат успешно зарегистрирован на территории Российской Федерации в конце 2015 года. Презентация российской вакцины Всемирной организации здравоохранения состоялась 15 февраля 2016 года в Женеве. В настоящее время вакцину прививают российским врачам и другим специалистам, выезжающие на территории с риском вспышек Эболы. Успешные исследования в Гвинее позволят использовать вакцину во всем мире, в том числе в Западной и Центральной Африке.

Для качественного сопровождения испытаний в Гвинее создан Национальный комитет по мониторингу и содействию клиническим испытаниям российской вакцины ГамЭвак-Комби. В состав Комитета вошли представители и руководство госучреждений Гвиней, работники медицины, науки, дипломаты, представители гражданского общества и журналисты.

Если говорить о характеристиках самой вакцины, то она получена биотехнологическим методом, и в самой вакцине вируса Эболы не содержится. Препарат создан на новой платформе, которая в дальнейшем может применяться для получения других вакцин от более распространенных в мире заболеваний, в том числе и от гриппа.



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

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

В июне Avinode обработал полмиллиона запросов

Компания Avinode, ведущий мировой провайдер онлайн продаж чартеров, объявила о рекордном месячном результате. Впервые в истории компании в июне 2017 года уровень чартерных запросов превысил полмиллиона.

В июне текущего года Avinode зарегистрировал в общей сложности более 532 тысячи чартерных запро-



сов по всему миру. Количество запросов из региона ЕМЕАА увеличилось на 27% по сравнению с июнем 2016 года, а в США запросы увеличились на 112% по сравнению с прошлым годом.

Оливер Кинг, исполняющий обязанности генерального директора Avinode Group, говорит: «В целом операторы бизнес-авиации сообщают об увеличении бизнеса в июне 2017 года по сравнению с прошлым годом – это отличные новости для отрасли. Также было много дискуссий относительно подъема экономики в странах еврозоны».

«В Avinode Marketplace только в странах еврозоны в июне 2017 года мы наблюдали рост на 30% по сравнению с июнем 2016 года. В Европе Франция является страной номер один по спросу на бизнес-авиацию, и в этом году на 10% выше против июня 2016 года. На Мальте также зафиксировано значительное увеличение заказов – на 300% по сравнению с июнем 2016 года, в основном за счет операторов, переместивших свою деятельность на остров. И, конечно, Испания, которая выросла на 76% по сравнению с июнем 2016 года, показывая, что признаки восстановления, появившиеся прошлым летом, укоренились».

«В летние месяцы спрос на отдых на Средиземном море действительно стимулирует рост этого года. Популярные места, такие как Лазурный берег, Ибiza и Миконос, выросли в текущем году. Бизнес-авиация еще не вернулась к самым высоким уровням, зарегистрированным до рецессии, но система Avinode Marketplace показывает заметный рост в США, который в настоящее время подкреплен позитивным подъемом в Европе. И мы с оптимизмом смотрим в обозримое будущее отрасли».



FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ
ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ
+7 (495) 981 38 26

Шереметьево & Пулково

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Терминалы бизнес-авиации ▪ Хранение воздушных судов ▪ Наземное обслуживание 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Обеспечение полетов ▪ Вертолетный трансфер в аэропорт
---	--

a-group.aero

LEARJET CHALLENGER GLOBAL

БРОСАЯ ВЫЗОВ



BUSINESSAIRCRAFT.BOMBARDIER.COM

BOMBARDIER

Bombardier, Learjet, Challenger and Global are trademarks of Bombardier Inc. or its subsidiaries. © 2016 Bombardier Inc. All rights reserved.

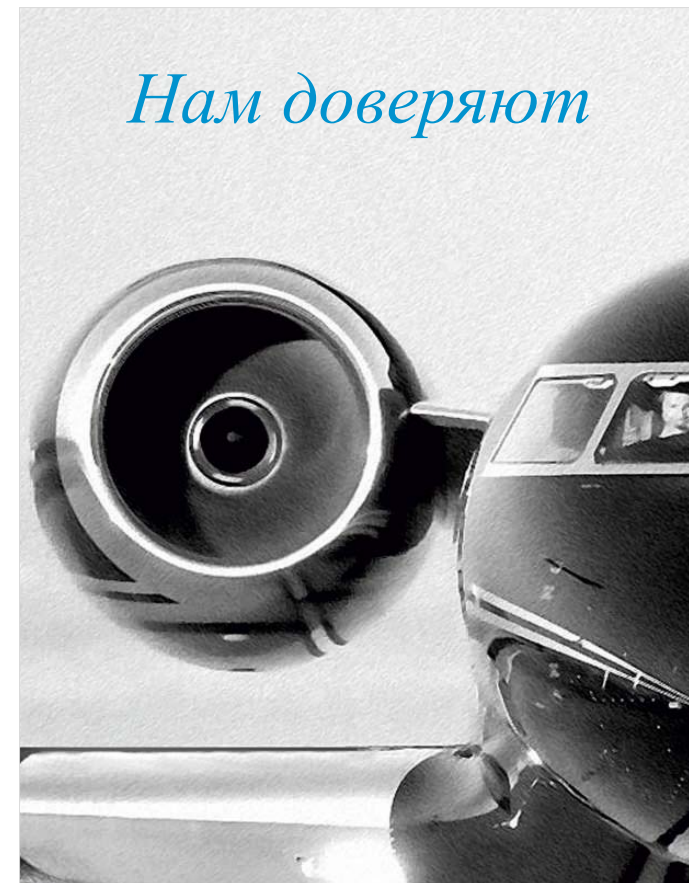
Gulfstream поставил юбилейный 550-й G550

Gulfstream Aerospace поставила 550-й самолет Gulfstream G550, что сделало данную модель одной из самых популярных в мире. Марк Бернс (Mark Burns), президент компании Gulfstream отметил, что G550 заслужил прочную репутацию универсального самолета для деловой авиации с фантастическими возможностями и идеальной платформы для специальных миссий. «Эта эталонная поставка подтверждает сохраняющийся спрос на G550 – одного из самых надежных и востребованных самолетов в мире».

Gulfstream G550 получил сертификат летной годности 14 августа 2003 года. Дальность полета самолета составляет 12500 км, которая достигается за счет достаточного количества топлива и хорошей аэродинамики фюзеляжа. Самолет оснащен специальной системой управления и улучшенного видения, которая включает инфракрасные камеры, что позволит совершать взлет и посадку в условиях низкой видимости.

С момента эксплуатации самолет совершил несколько беспосадочных полетов с установлением рекордных результатов. Одним из первых был совершен из Сеула (Южная Корея) в город Орlando (штат Флорида) с общей протяженностью 13521 км, преодолев расстояние за 14.5 часа, в дальнейшем на самолете было установлено более 50 рекордов. Подобные полеты самолет способен осуществлять благодаря турбовентиляторным двигателям Rolls-Royce BR 710, обеспечивающим скорость 0.8 Маха, с возможностью достижения максимальной скорости 0.87 Маха.

Для удобства пассажиров создан пассажирский салон, имеющий четыре зоны, оборудованные системами подачи и регулирования температуры. При заказе лайнера предлагается 12 вариантов различной компоновки и отделки интерьера салона с конфигурацией до 19 посадочных мест. На борту самолета для поддержания связи установлена аппаратура, включающая связь, факс, интернет.



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

Американский Legacy 500 полетел

13 июля совершил полет первый Legacy 500, собранный на предприятии Embraer в Мельбурне, штат Флорида. Это произошло через восемь месяцев после того, как взлетел первый Legacy 450, собранный в Мельбурне. «Как и ожидалось, полет самолета прошел удачно и все системы работали нормально», - сказали в компании.

«Мы очень рады очередному этапу Legacy 500 и с нетерпением ожидаем поставки этого самолета в третьем квартале», - сказал президент и главный исполнительный директор Embraer Executive Jets Майкл Амальфитано. «Этот полет также является ключевой вехой для нашей деятельности в Мельбурне, где мы расширили наше производство и удвоили наше присутствие».

Legacy 500 стал четвертой моделью бизнес-джета

после Legacy 450 и Phenom 100 и 300, которая собирается на предприятии компании Embraer в американском Мельбурне. Legacy 450 и Legacy 500 также производятся на заводе Embraer в Сан-Жозе-дус-Кампос, Бразилия, однако в начале этого года компания сообщила, что в конечном итоге планирует собирать большую часть Legacy 450/500 в Мельбурне. Производство Phenom было перенесено в Мельбурн год назад.

Embraer начал сборку самолетов на своем заводе в Мельбурне в начале 2011 года с Phenom 100. Затем в августе 2012 года началась сборка Phenom 300, а в июне 2016 года – Legacy 450. Legacy 500 поставили в производство в январе. За последние семь лет на американском заводе Embraer изготовлено около 250 бизнес-джетов Phenom и Legacy, стоимостью около \$2 млрд.



ALL-AROUND LUXURY,
POWER-PACKED
PERFORMANCE

Rethink Convention. **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

FBO RIGA выступил партнером фестиваля «Лайма. Рандеву. Юрмала»

20-23 июля 2017 года в Юрмале проходил очередной фестиваль «Лайма. Рандеву. Юрмала», организатором и вдохновителем которого является знаменитая юрмальчанка, известная всем Лайма Вайкуле.

В этом году FBO RIGA выступил официальным партнером фестиваля. Центр бизнес-авиации FBO RIGA, расположенный в Международном аэропорту «Рига», стал официальным партнером фестиваля по бизнес-авиации и обеспечит обслуживание и прием гостей и артистов фестиваля.

Открытие центра бизнес-авиации FBO RIGA состоялось 8 сентября 2015 года, и за почти двухлетнюю работу центр зарекомендовал себя как современный объект инфраструктуры деловой авиации, отвечающий самым высоким требованиям и ожиданиям, как пассажиров, так и экипажей бизнес-джетов, что стало возможным, в том числе и за счет постоянного совершенствования качества услуг и самого терминала.



Именно поэтому, многие почетные пассажиры и звезды, в том числе участники и гости музыкального фестиваля в Юрмале 2017 года отдают предпочтение FBO RIGA.

«Мы с радостью примем всех, кто прилетает в Ригу на фестиваль на бизнес джетах», -- комментирует Роман Старков, основатель и совладелец Flight Consulting Group, холдинга, в который входит FBO RIGA. «С удовольствием поддерживаем фестиваль «Лайма. Рандеву. Юрмала» - таких праздников, лета, музыки должно быть много!»

«Мне очень нравится принимать летом гостей и устраивать вечеринки. Юрмала для этого – идеальное место, и у меня так много фантастических коллег, которые согласились на музыкальные рандеву на сцене концертного зала Дзинтари! Как и в прошлом году, буду петь сама, мои гости и спою в месте в неожиданных дуэтах и трио. Я рада, что FBO RIGA присоединяется к проекту в этом году: с каждым годом артистов и ВИП-гостей становится все больше, уверена – их встретят на самом высоком уровне! Встретимся в Юрмале!», - говорит Лайма Вайкуле, основатель фестиваля.

Центр бизнес-авиации FBO RIGA был открыт в сентябре 2015 года. FBO RIGA является сертифицированным провайдером наземного обслуживания и оператор комплекса деловой авиации в Международном аэропорту Риги. Комплекс представляет собой терминал площадью 1200 кв.м., позволяющий принимать и обслуживать пассажиров и экипажи деловой авиации, ангар площадью 8400 кв.м., перрон с местами стоянок для воздушных судов и вертолетную площадку.



- FBO RIGA Business Aviation Center
- Supervision Network
- Ground Support Network



www.fcg.aero

Не удержались

Один из самых молодых бизнес-операторов ОАЭ – Rotana Jet – приостанавливает все свои операции на неопределенный срок. Официальный представитель компании подтвердил этот факт, прокомментировав, что пока речь идет лишь о приостановке всех полетов до сентября, однако причины этого решения комментировать не стал. «Я не хотел бы спекулировать на эту тему, могу лишь сказать, что топ-менеджмент Rotana Jet надеется на лучшее».

Основными сегментами бизнеса перевозчика до последнего время являлись бизнес-чартеры внутри страны (компания первой запустила рейсы внутри ОАЭ на 50-местном самолете Embraer 145 в компо-

новке бизнес-класса) и «классические» бизнес-рейсы на самолетах Gulfstream G450 и Embraer Legacy 600. Компания также предлагала чартеры на двух ACJ319. Последний рейс согласно Flightradar24 был выполнен в апреле 2017 года.

В настоящее время Rotana Jet базируется в аэропорту Аль Батин, где имеет собственный офис и ангар для технического обслуживания самолетов. Именно аэропорт Аль Батин Rotana Jet планировала превратить в главный аэропорт для собственных «внутренних» перевозок, для чего искала партнеров для строительства собственного небольшого терминала.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION

Представляем совершенно новый

G650

DCAF развивает услуги для бизнес-авиации

Начиная с этого месяца DC Aviation Al-Futtaim (DCAF), совместное предприятие группы DC Aviation и Al-Futtaim, предлагает своим клиентам, операторам частных и корпоративных бизнес-самолетов, услуги по продаже авиационного топлива по конкурентным ценам на их авиационно-технической базе Дубай-Южный в международном аэропорту Al Maktoum.

С введением новой услуги DCAF предлагает своим клиентам комплексный пакет «готовых решений под ключ» включающий менеджмент самолета, техни-

ческое и наземное базовое обслуживание, а также чартер бизнес-самолетов.

«Предоставление исключительного качества сервиса и обеспечение высокого уровня комфорта всегда являлось краеугольным камнем нашего бизнеса. Введя продажу авиационного топлива Jet A-1 по конкурентным ценам, мы расширяем спектр предоставляемых услуг и предлагаем своим клиентам полный пакет», - отметил Хольгер Остхаймер, управляющий директор DC Aviation Al-Futtaim.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Авиационная «женидьба»

12 июля на заводе Pilatus Aircraft в Штансе состоялась стыковка фюзеляжа и крыла на первом серийном бизнес-джете PC-24. Компания заявляет, что серийное производство идет по графику, что позволит обеспечить своевременную поставку клиентам первых самолетов сразу после сертификации.

Эта операция, называемая «женидьбой», требует максимальной концентрации от специалистов. Процесс крепления крыльев к фюзеляжу требует точности до сотых долей миллиметра, не говоря уже о том, что соединение должно быть достаточно прочным, чтобы выдержать весь жизненный цикл самолета. Вслед за «женидьбой» последует монтаж оборудования кабины и тестирование систем воздушного судна.

Джордж Антониадис, президент и главный исполнительный директор PlaneSense, стартового заказчика самолета, специально приехал из США, чтобы

посмотреть на этот важный этап. Он сказал: «Мы очень рады стать свидетелями стыковки фюзеляжа с крылом на первом серийном PC-24. Мы с гордостью видим, что PC-24 носит цвета PlaneSense, являясь кульминацией многих лет подготовки».

Андре Циммерманн, вице-президент по программе PC-24 добавил: «Я очень рад, что сегодня мы успешно завершили «женидьбу» фюзеляжа и крыла первого серийного PC-24. Это еще одна очень важная веха в программе бизнес-джета. Мы с нетерпением ждем первую поставку самолета клиенту, которая должна состояться в этом году».

Первый PC-24 будет передан американскому долево-му оператору PlaneSense сразу после сертификации, запланированной на четвертый квартал 2017 года. В настоящее время PlaneSense управляет 34-мя PC-12. Компания получит шесть PC-24.



PILATUS

PILATUS PC-12NG
обновленная модель 2016 года

528 км/ч	3417 км
Максимальная скорость	Максимальная дальность

NESTEROV AVIATION

Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12
sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

«ЮТэйр» приступает к опытной эксплуатации Ми-171А2

Холдинг «Вертолеты России» и авиакомпания «ЮТэйр» подписали решение о передаче двух вертолетов Ми-171А2 в опытную эксплуатацию авиакомпании. Целью данного соглашения является совместный вывод и продвижение вертолета на российский рынок.

Церемония подписания документа генеральным директором холдинга «Вертолеты России» Андреем Богинским и генеральным директором авиакомпании «ЮТэйр» Андреем Мартиросовым состоялась 19 июля в рамках авиасалона МАКС-2017.

Подписанное соглашение подтверждает намерения сторон по разработке технического задания и программы проведения опытной эксплуатации двух вертолетов Ми-171А2 на базе авиакомпании «ЮТэйр» с последующим оформлением договора

аренды этих машин. Кроме того, в срок до конца 2017 года предполагается определить и подготовить место базирования воздушных судов, утвердить состав гарантийной бригады, а также организовать обучение и допуск специалистов авиакомпании к летной и наземной эксплуатации вертолетов Ми-171А2.

«Утвержденное решение о начале эксплуатации Ми-171А2 авиакомпанией «ЮТэйр» – это первый шаг новейшего вертолета на российском рынке. Машина обладает огромным потенциалом, который, я уверен, полностью раскроется в ходе использования одним из крупнейших операторов вертолетной техники в России», – отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«Пилоты нашей компании первыми освоили всемирно известный вертолет Ми-8, дали путевку в жизнь

самому грузоподъемному в мире Ми-26, его предшественнику Ми-6 и «летающему крану» Ми10К. Теперь первыми в России «ЮТэйр» приступает к опытной эксплуатации Ми-171А2 – одной из самых ожидаемых новинок российского вертолетостроения», – прокомментировал событие генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

Ми-171А2 – новейший представитель семейства вертолетов Ми-8/17. Воздушное судно оснащено интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17 («стеклянная кабина»), который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера в составе экипажа, снизив тем самым его число до двух человек. Показатели крейсерской и максимальной скорости Ми-171А2 относительно серийно выпускаемых вертолетов типа Ми-8/17 возросли на 20%, увеличена дальность полета.



Объявлена деловая программа VI Балтийского Форума Деловой Авиации

10 августа 2017 года в Юрмале состоится VI Балтийский форум деловой авиации. Традиционно, форум будет включать в себя деловую программу и вечерний прием для всех участников и гостей мероприятия в павильоне на частном пляже Baltic Beach Hotel с видом на Балтийское море.

Деловая программа форума будет состоять из конференции, посвященной актуальным вопросам развития деловой авиации в мире и посещения Международного аэропорта «Рига».

В повестку дня конференции в этом году на текущий момент включены следующие доклады и презентации:

- Говорим о деловой авиации - формирование коммуникационной кампании ЕВАА; Брендон Митчнер, Генеральный директор Европейской Ассоциации Деловой Авиации (ЕВАА);
- Международный аэропорт «РИГА»: достижения и перспективы развития; Артур Савельев, член правления Международного аэропорта «РИГА»;



- Диспетчерский центр: собственный vs. привлеченный - аспекты работы и сравнение моделей; Сергей Старков, Flight Consulting Group;
- Рынок деловой авиации. Определяющие факторы, обзор и прогноз; Михаил Русецкий, Mesotis Jets;
- Покупка самолета деловой авиации: правовые аспекты в текущем разрезе; Алина Шмидре, эксперт в области права.

Помимо этого, в завершение конференции будет сделана презентация форума 2018 года: ВВАФ VII: новый формат и новые возможности.

Анна Серезкина, Исполнительный директор Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА) комментирует: «Проведение форума в Юрмале не ограничивает его тематику регионом; каждый год я стараюсь обновить мероприятие, выбирая темы и приглашая к микрофону докладчиков с информацией, которая может быть интересна самому широкому, но в то же время профессиональному кругу. В течение последних лет, начиная с 2012 года, мне приятно было положительные отзывы о ВВАФ и, я надеюсь, VI ВВАФ не станет исключением.

Я также рада приветствовать Брендона Митчнера - моего коллегу, директора Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА). Г-н Митчнер примет участие в форуме и сделает сообщение об информационной кампании, которую ассоциация проводит в поддержку отрасли деловой авиации в Европе. Важно отметить сотрудничество ассоциаций в сфере продвижения отрасли и повышения уровня информированности ее участников.

Надеюсь на скорую встречу в Юрмале со всеми, кто планирует участие в VI ВВАФ!»

10 августа 2017
Юрмала, Латвия
**БАЛТИЙСКИЙ ФОРУМ
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ**

10 August 2017
Jurmala, Latvia
**BALTIC BUSINESS
AVIATION FORUM**

www.bbaf.aero

«Меридиан» принял делегацию Бермудских авиационных властей

Авиакомпания «Меридиан» провела встречу с представительной делегацией ВСАА (Bermuda Civil Aviation Authority, авиационными властями Бермуд). В ходе переговоров обсуждались актуальные вопросы взаимодействия авиакомпании и бермудских авиационных властей в рамках Межправительственного соглашения в соответствии со статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации.

Делегацию авиационных властей Бермуд возглавлял Генеральный директор ВСАА Thomas Dunstan. Вместе с ним на встрече присутствовали Alain Coutu (Director of Airworthiness) и Mounir Ben Mansour (Designated Airworthiness Inspector).



Авиакомпания «Меридиан» эксплуатирует два воздушных судна, зарегистрированных в реестре Бермуд – Gulfstream 450 и Hawker 750. Помимо вопросов текущего взаимодействия Стороны обсудили перспективы сотрудничества.

В завершение встречи руководитель бермудской делегации поздравил авиакомпанию «Меридиан» с 25-летним юбилеем, который компания отмечает в 2017 году, и вручил памятный подарок.

«Подобные представительные встречи всегда очень важны – они позволяют не только получать актуальную информацию из первых уст, но и оперативно принимать необходимые решения. Прямое общение не заменит ни один современный канал обмена информацией. Особенно приятно отметить то внимание, которое бермудская делегация оказала нам, поздравив нас с очень значимым для нас событием – 25-летием авиакомпании» — заявил Владимир Лапинский, Генеральный директор авиакомпании «Меридиан».

Авиакомпания «Меридиан» оказывает услуги по менеджменту и эксплуатации воздушных судов, поддержанию летной годности, чартерным VIP-перевозкам, организационному обеспечению полетов и авиационному консалтингу. Авиакомпания является единственной в России, обладающей одновременно сертификатом эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок, свидетельством эксплуатанта авиации общего назначения и сертификатом IS-BAO, что позволяет обеспечить любой режим эксплуатации воздушного судна.



Хелипорт М: первый год на высоте

Год назад, 18 июля 2016 года впервые в истории гражданской авиации России сертификат коммерческого эксплуатанта получила вертолетная авиакомпания, осуществляющая перевозки пассажиров на легких вертолетах. Сегодня в парке Хелипорт М современные вертолеты Robinson R66 Turbine и Airbus Helicopters H130T2. За минувший год совершено более 90 рейсов по 30-ти чартерным маршрутам, перевезено более 220 пассажиров.



Все эксплуатируемые авиакомпанией вертолеты имеют действующие сертификаты летной годности, проходят пред- и послеполетные осмотры квалифицированными техническими специалистами. Сертифицированные компаниями-изготовителями инженеры осуществляют оперативное и периодическое техническое обслуживание вертолетов авиакомпании на современной авиационно-технической базе сети вертолетных центров Хелипорты России.

Аэропорт базирования – Иваново (Южный). Большая часть рейсов совершается из вертолетного центра Хелипорт Москва - флагманского вертолетного комплекса сети Хелипорты России, расположенного Московской области в 500 метрах от МКАД по Новорижскому шоссе.

H145 сертифицирован в Канаде

Компания Airbus объявила о сертификации последней модификации вертолета H145 Управлением Гражданской авиации Министерства транспорта Канады (ТССА). Благодаря гибкости в эксплуатации, компактному размеру и большому салону, H145 является идеальным выбором для различных гражданских миссий, особенно в условиях высокогорья и высоких температур.

«Мы рады усилить портфолио воздушных судов для наших клиентов благодаря доступности недавно сертифицированного в Канаде H145», - сказал Ромен Трапп, президент Airbus Helicopters Canada. «H145 представляет собой крупную эволюцию с точки зрения летных характеристик, возможностей в миссиях и безопасности полетов».

Основные миссии для H145 включают правоохранительные мероприятия, медицинскую эвакуацию (EMS), морские нефтегазовые перевозки, деловую и коммерческую авиацию, а также различные авиационные работы. H145 предлагает новейшие технологии, такие как усовершенствованный дизайн кабины экипажа с самым современным интерфейсом, новейшую авионику Helionix, более мощные двигатели Safran Arriel 2E и усовершенствованную систему фенестрон.

Для H145 доступен широкий спектр быстросменяемого дополнительного оборудования, такого как аварийные поплавки, спасательная лебедка, прожектор и грузовой крюк. Альтернативный взлетный вес в 3800 кг позволяет операторам H145 увеличить полезную нагрузку на 100 кг.



«Ансат» сможет летать в Арктике

Казанский вертолетный завод сертифицировал использование вертолета «Ансат» при температуре в минус 45 градусов, что позволяет использовать машину в Арктике. На очереди - сертификация Ми-38.



О получении новых сертификатов журналистам на полях МАКС-2017 рассказал генеральный директор Казанского вертолетного завода Вадим Лигай. «Мы в этом году прошли сертификацию «Ансата» при температуре минус 45 градусов. Мы получили этот дополнительный сертификат, поэтому в Арктике на «Ансате» можно летать спокойно», - сказал Лигай. «Вертолет Ми-38 тоже потенциально подходит для этих широт, поскольку у него хорошая дальность и грузоподъемность. Мы надеемся, что вертолет там будет эксплуатироваться», - добавил директор.

По словам Лигая, в 2017 году вертолетный завод надеется увеличение выпуска вертолетов и рост выручки. «Рост по сравнению с прошлым годом ожидаем небольшой, планируем выпустить порядка 76 вертолетов при выручке около 28 млрд рублей, но для нас главное главное было не столько вырасти, сколько стабилизировать ситуацию, чтобы на следующий год сделать шаг вперед», - пояснил Лигай.

FAA исследует систему EFVS для вертолетов

Компания Astronics Max-Viz начала сотрудничество с FAA в исследовательском проекте по изучению эксплуатационных концепций использования систем усовершенствованной визуализации в полете (enhanced flight vision systems – EFVS) на вертолетах. Хотя существуют правила EFVS для подходов к взлетно-посадочным полосам в аэропортах для самолетов, но аналогичных правил EFVS для вертолетов, летающих на береговые и морские вертолетные площадки, не существует.

В рамках исследования Astronics предоставит FAA свои усовершенствованные системы визуализации Max-Viz 1500 и 2300 для интеграции в испытательный вертолет агентства Sikorsky S-76. «Датчики EVS Astronics Max-Viz будут использоваться при летных испытаниях и сборе данных для внедрения EVS и

EFVS», - сказал управляющий по продажам и развитию бизнеса Astronics Max-Viz Дейл Фарр.

Тесты будут проводиться в техническом центре FAA Уильяма Дж. Хьюза в Международном аэропорту Атлантик-Сити в Нью-Джерси. Датчик Max-Viz 1500 обеспечит базовое тестирование, за которым последует установка Max-Viz 2300 для наблюдения за светодиодным освещением при смешанном длинноволновом инфракрасном изображении с высоким разрешением.

Планируется, что полеты будут выполняться при различных погодных условиях и видимости, днем, ночью и в сумерках, а также с альтернативными подходами. FAA будет использовать результаты исследования для оценки эффективности технологии EFVS для обеспечения безопасности полетов вертолетов.



Востребованная универсальность

Холдинг «Вертолеты России» в рамках Международного авиакосмического салона МАКС-2017 впервые представил конвертируемый вариант вертолета Ми-8АМТ. В зависимости от пожеланий заказчика, вертолет может использоваться как транспортно-грузовой или пассажирский, а также как VIP-салон на 13 пассажиров в сопровождении бортпроводника.

Кабина вертолета трансформируется в максимально сжатые сроки: конвертация из транспортного в пассажирский вариант на базе эксплуатанта занимает 60 минут, а в VIP-салон - 3 часа. Машина в данной компоновке востребована на рынке - только с начала 2017 года заказчикам поставлено 2 таких вертолета.

«Универсальность является одним из тех качеств, за которые российскую вертолетную технику так ценят эксплуатанты по всему миру. Наши машины достойно проявляют себя при выполнении санитарных и поисково-спасательных заданий, патрулировании, ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, а также в пассажирских и грузовых перевозках», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

В транспортном варианте конвертируемый вертолет Ми-8АМТ может перевозить до 26 человек на откидных сиденьях и до 4 тонн грузов внутри грузовой кабины или на внешней подвеске.

В случае необходимости транспортная кабина вертолета может быть конвертирована в VIP-салон, обеспечивающий повышенное удобство и комфорт для VIP-пассажиров благодаря наличию индивидуальных кресел и комфортных диванов, раскладных столов, современной системы связи и мультимедиа, а также гардероба, буфета и туалетной комнаты.

РВС получают два медицинских «Ансата» в следующем году

В рамках международного авиационно-космического салона МАКС-2017 холдинг «Вертолеты России» и компания «Русские Вертолетные Системы» (РВС) заключили соглашение на поставку в 2018 году двух вертолетов «Ансат» в медицинском исполнении. Документ подписали генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский и генеральный директор РВС Алексей Зайцев.

Подразделение HeliMed компании РВС активно работает над реализацией программы развития в России санитарной авиации и уже применяет вертолеты типа «Ансат». Два новых вертолета будут применяться в регионах России в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания

экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденного президиумом Совета при Президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

«Ансат» – это российский двухдвигательный многоцелевой вертолет нового поколения. Медицинская версия «Ансата» была сертифицирована в 2015 году и предназначена для медико-эвакуационных работ и оказания экстренной медицинской помощи на борту. Вертолет соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и прекрасно подходит для применения на всей территории России.

Источник: АВИ



Фото: Дмитрий Петроченко

Российский конкурент Робинсона

Холдинг «Вертолеты России» на международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017 впервые представил модель легкого многоцелевого вертолета VRT500 разработанного конструкторским бюро «BP-Технологии».

VRT500 – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом авионики, построенным по принципу «стеклянная кабина».

Вертолет предполагается к поставкам в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP и HELMS конфигурациях. Закладываемые в ЛМВ летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 225 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км и брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

«Опытный образец легкого многоцелевого вертолета для проведения летных испытаний планируется изготовить к концу 2019 года. К середине 2021 года мы рассчитываем завершить испытания и сертифицировать машину, после чего она будет готова к выходу как на российский, так и на международный рынок», - отметил генеральный директор «BP-Технологий» Александр Охонько.

ЛМВ планируется к сертификации в EASA (European Aviation Safety Agency) и серийному производству на Улан-Удэнском авиационном заводе.

HELIATICA сертифицировала аэрофотосъемочный комплекс

Российская компания HELIATICA объявляет о завершении сертификации в России универсального подвесного комплекса для аэрофотосъемки и мониторинга.

Комплекс был разработан HELIATICA и ГК «Геоскан» весной 2017 года. В апреле была проведена первичная сертификация изделия по нормам Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Работы по интеграции комплекса на вертолет Robinson R44 и сопровождение европейской сертификации выполнил партнером компании HELIATICA – сервисный центр Heliswiss Iberica, расположенном в Барселоне (Испания). Летом 2017 года партнеры планируют одобрить изделие и для вертолетов Robinson R66, Bell 206 и 407, Airbus Helicopters H120, H125, H130, AS350 и AS355.

«Это редкий случай, когда российский производитель выводит на рынок изделие для западных вертолетов и сертифицирует его по нормам всех основных международных авиационных властей», - пояснила Татьяна Душенкова, генеральный директор HELIATICA. «В работе над этим проектом мы использовали технологические решения, активно



применяющиеся для беспилотной авиации нашим партнером ГК «Геоскан», крупнейшим российским производителем БПЛА и программного обеспечения для обработки данных дистанционного зондирования земли».

Бортовой аэрофотосъемочный и мониторинговый комплекс оснащается либо двумя камерами Sony DSC-RX1 (каждая с разрешением 24 Мп), либо одной камерой Phase One iXU (существует несколько модификаций этой камеры с разрешением от 60 до 100 Мп). Комплекс поставляется со встроенным GPS/GLONASS приемником геодезического класса и планшетным компьютером для ввода и последующего контроля полетного задания пилотом. Комплекс размещен в легком, не подверженном коррозии композитном корпусе, необходимость обслуживания системы сведена до минимума.

«Наш аэрофотосъемочный комплекс имеет открытую архитектуру, что позволяет устанавливать в него практически все представленное на современном рынке оборудование для аэрофотосъемки, видеомониторинга и тепловизионной съемки, получая при этом точное геопозиционирование собранного материала», - комментирует Алексей Семенов, генеральный директор ГК «Геоскан». «В рамках этого проекта мы адаптировали технологические решения, уже применяющиеся в индустрии беспилотной авиации, для вертолетной отрасли. Благодаря этому мы получили экономически доступное оборудование, сертифицированное основными авиационными властями мира. Этот комплекс особенно оценят клиенты, в парке которых есть смешанный флот из вертолетов и беспилотных комплексов. Наше оборудование позволяет выполнять значительную часть работ, связанных с дистанционным зондированием земли».

Бизнес-джет на выходные

Базирующийся в Линце (Австрия) бизнес-оператор GlobeAir существенно увеличил долю полетов так называемого «выходного дня». По оценкам компании, сейчас около 67% рейсов бронируются именно на пятницу-воскресенье. В прошлом году эта доля составляла 59%.

Что же касается популярных направлений, то пальму первенства удерживает Лазурный берег Санкт-Тропе, Канны и Ницца (прирост 7%). Второе по популярности направление - Ибица на Балерских островах (прирост 3%), а Ольбия на Сардинии после нескольких лет снижения «выросла» на рекордные 165%.

«Поездки «выходного дня» в 2011-2015 годах росли в среднем на 4,5% в год, а в течении ближайших пяти лет мы ожидаем прирост на 6,2% ежегодно. Наши клиенты все более отчетливо понимают все плюсы от использования бизнес-джетов легкого класса: им доступны аэропорты с короткими взлетно-посадочными полосами, «ценник» чаще сопоставим с билетами бизнес-класса коммерческих авиакомпаний, а приобрести рейс можно в три клика», - рассказал BizavNews Мауро Де Роза (Mauro De Rosa), главный специалист по маркетингу и продажам GlobeAir.

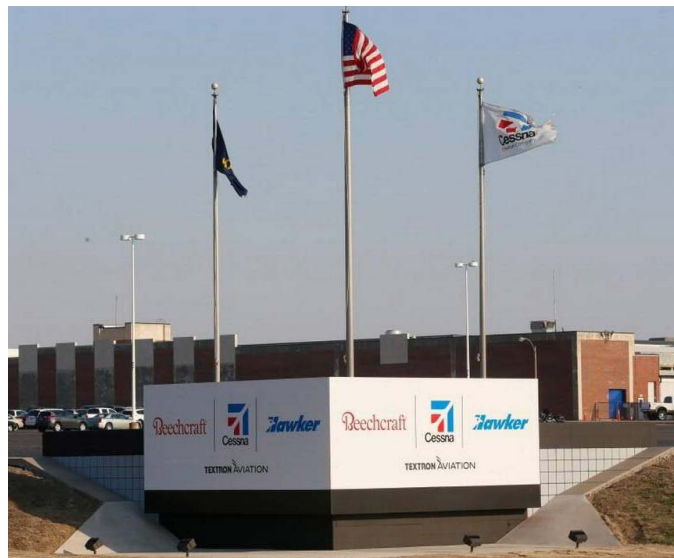
GlobeAir действительно чувствует себя на европейском рынке весьма комфортно. За 12 месяцев прошлого года оборот и прибыль компании увеличилась на 20%, и составили €21,3 млн. и €780 тыс. соответственно. В 2016 году доходы оператора выросли на 11,7% по сравнению с 2017 годом и составили €18,6 млн.

Textron отчитался за второй квартал

Концерн Textron Inc. сообщил о результатах второго квартала текущего года. В состав корпорации входят авиапроизводители Cessna Aircraft, Beechcraft (Textron Aviation) и Bell Helicopter.

Во втором квартале 2017 года доходы Textron Aviation сократились на \$25 млн. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили \$1,171 млрд., что было обусловлено меньшим количеством поставок King Air и частично компенсировалось ростом объема поставок бизнес-джетов и более высокими ценами. Во втором квартале подразделение зафиксировало прибыль в размере \$54 млн. против \$81 млн. год назад, в основном из-за снижения объемов и менее благоприятной структуры поставок.

В квартале Textron Aviation поставила 46 бизнес-джетов Citation, что на еще один больше, чем год назад, и 19 турбовинтовых King Air, по сравнению с 23 самолетами во втором квартале прошлого года.



По словам Доннелли, в настоящее время спрос на бизнес-джеты «относительно плоский» и «все еще ориентирован на Северную Америку», отметив, что он не ожидает, что этот тренд изменится до конца года. Между тем, рынок King Air является скорее «международным бизнесом», который страдает от сильного доллара США.

По его мнению Доннелли, некоторые потенциальные покупатели американских бизнес-джетов «стоят в стороне», ожидая когда Конгресс займется налоговой реформой. «На мой взгляд, налоговая реформа приведет к увеличению расходов на капитальные затраты», - отметил он.

На конец второго квартала объем портфеля заказов Textron Aviation составил \$1 млрд., оставшись на уровне конца первого квартала.

Доход вертолетостроителя Bell Helicopter вырос на \$21 млн., до \$825 млн. В течение второго квартала компания поставила четыре V-22, 14 H-1 (10 и 6 соответственно в 2016 г.) и 21 коммерческий вертолет по сравнению с 24 в прошлом году.

Квартальная прибыль Bell выросла на \$31 млн., до \$112 млн., в первую очередь за счет повышения производительности.

Объем портфеля заказов Bell на конец второго квартала составил \$5,4 млрд, и уменьшился на \$234 млн. по сравнению с концом первого квартала 2017 г.

«Мы зафиксировали высокие показатели в Bell и были воодушевлены продолжающимся усилением спроса на коммерческие вертолеты», - сказал Скотт Доннелли.

Пулково строит новый перрон к Чемпионату Мира по футболу - 2018

Компания А-Групп, владелец инфраструктуры деловой авиации в Международных аэропортах Пулково (Санкт-Петербург) и Шереметьево (Москва), сообщает о начале работ по реконструкции примыкающего к VIP-терминалу перрона №3 на территории Международного аэропорта Пулково.

Оперативное линейное обслуживание воздушных судов, также, как и места стоянок в непосредственной близости от терминала – ключевые преимущества петербургского центра деловой авиации компании А-Групп. В преддверии чемпионата мира по футболу, Международный аэропорт Пулково начинает реконструкцию перронных площадей в непосредственной близости от Терминала А. Обновленный перрон №3 будет сдан в эксплуатацию весной 2018 года. Во время чемпионата мира по футболу новая площадка примет VIP-гостей, чиновников FIFA, партнеров мероприятия и спортивные команды.

В ходе работ будет проведена полная модернизация перрона, увеличится его несущая способность. Новый перрон будет соответствовать высшему классу «А». Появятся новые стоянки для больших самолетов: четыре для судов класса Airbus A380 и Boeing 747, 16 мест для бизнес-лайнеров класса ACJ-319 и Boeing Business Jet. В сумме, новый перрон будет вмещать 35 воздушных судов разного класса. Работы по реконструкции проводит ПО «Возрождение» - одна из крупнейших дорожно-строительных компаний в Северо-Западном регионе России, имеющая двадцатилетний опыт строительства.

Генеральный директор Пулковского терминала А, Владимир Гвинтовкин, прокомментировал: «В 2012 году мы провели масштабную реставрацию исторического здания терминала, построенного в 1951 году.

Во время реконструкции мы бережно сохранили уникальный декор советского ампира, в то же время превратив здание в современный комфортный комплекс деловой авиации. Сейчас пришло время обновить и перрон, чтобы иметь возможность предоставлять пассажирам и экипажам нашего FBO услуги самого высокого качества. Во время чемпионата мира в следующем году мы ожидаем много гостей, и мы готовимся к этому важному событию».

Необходимо подчеркнуть, что благодаря продуманному комплексу мер и плану реконструкции, строительство не доставит клиентам FBO Пулково никаких неудобств. На время реконструкции, главный

оператор аэропорта Пулково «ВВСС» выделил для А-Групп 12 стоянок, способных принять практически любые бизнес-джеты, включая Gulfstream G650 и Falcon 7X. Для самолетов большего размера на время реконструкции выделены места стоянок на перроне №7. Для удобства пассажиров, в объезд зоны строительства проложена отдельная двусторонняя дорога, позволяющая доехать всего за 3 минуты от основных стоянок, и за 6 минут от временных мест стоянки для больших воздушных судов.

Терминал А, собственные ангары общей площадью 6400 м2 и вертолетная площадка «Ленинград» продолжают работу в обычном режиме.



«Роснефть» потратит 21 млрд рублей на вертолетные перевозки

В 2017 году расходы «Роснефти» на вертолетные перевозки могут составить около 21 млрд руб., что выведет компанию в мировые лидеры по этому показателю, подсчитала газета «Ведомости». Издание проанализировало результаты «двух десятков» конкурсов, которые разыграла компания. Как пишет газета со ссылкой на отчеты крупнейших вертолетных компаний мира, обслуживающих нефтяников, их крупнейшим клиентом в 2016 году была норвежская Statoil, которая потратила на эти цели \$284 млн (около 17 млрд руб.). Бразильская Petrobras заплатила за вертолетные перевозки \$235 млн (14 млрд руб.), англо-голландская Royal Dutch Shell — \$210 млн (12,7 млрд руб.).



При этом общий объем рынка вертолетных перевозок в России, по данным Ассоциации вертолетной индустрии, составил в 2015 году 36 млрд руб., такой же прогноз эксперты давали и на 2016 год. Газета делает вывод, что «Роснефть» обеспечивает заказами более половины рынка. Второй по объему заказов в денежном выражении стала госкомпания «Транснефть», траты которой на вертолетные перевозки составили, по данным газеты, 4,75 млрд руб. в год.

Кроме того, проанализировав документы госзакупок, издание пришло к выводу, что «Роснефть» является одним из крупнейших владельцев итальянских вертолетов в России. Газета утверждает, что своим авиапарком «Роснефть» считает машины ее «внучатой» компании «РН-Аэрокрафт». По данным «СПАРК-Интерфакс», ООО «РН-Аэрокрафт» на 100% принадлежит ООО «РН-Актив», которым, в свою очередь, на 100% владеет ПАО «Роснефть». Из документации на конкурс по страхованию авиации «Роснефти» в 2017 году издание сделало вывод, что «РН-Аэрокрафт» по состоянию на март 2017 года владела 16 средними вертолетами итальянской Leonardo Helicopters: десятью AW139, двумя AW189 и четырьмя более старыми AW109, а также 12-ю тяжелыми вертолетами Ми-8 в разных модификациях.

По данным газеты, всего в России имеется 24 вертолета AW139. По словам топ-менеджера одного из авиационных холдингов, AW139 является одним из самых лучших вертолетов для пассажирских перевозок статусных клиентов. «Моду» на них поддержал премьер-министр Дмитрий Медведев, который часто пользуется именно вертолетом этой марки, чтобы не создавать пробок, рассказал собеседник издания.

До конца года, отмечает газета, парк «Роснефти» пополнят еще восемь вертолетов AW189, а до 2025 года, согласно рамочному соглашению с Leonardo Helicopters, заключенному три года назад, компания может закупить еще 150 вертолетов AW189, но уже собранных в Подмоскowie. Как отмечалось в соглашении, эти вертолеты нужны «Роснефти» для работы на шельфовых проектах.

По информации газеты, перевозки на вертолетах AW139 могут обойтись компании в \$235 млн за 1640 часов полета, откуда следует, что один час полета такого вертолета стоит \$143 000 (эти цифры издание привело со ссылкой на один из контрактов с «РН-Аэрокрафт» о перевозках в 2016–2017 годах). «Перевозка сотрудников сторонними операторами дешевле минимум на порядок. Стоимость летного часа на вертолетах сторонних авиакомпаний, которые будут летать по заказам «Роснефти», составляет от 53 808 руб. (около \$900) на легких вертолетах Robinson R44 до 725 000 руб. (\$12 000) на одном из самых больших вертолетов в мире — Ми-26», — отмечают «Ведомости».

Структуру расходов издание привело на примере контракта 2014 года, когда стоимость часа полета на AW139 составляла \$73 800. Из них летный тариф составлял \$2634 в час, \$675 в час уходило на обслуживание и питание шести пассажиров вертолета, а остальное — тариф «за эксклюзивное обеспечение постоянной готовности вертолета к полету». Кроме того, в тариф, по расчетам газеты, включены лизинговые платежи еще одной «внучке» «Роснефти» — «Нефтепромлизингу», у которого «РН-Аэрокрафт» взял вертолеты в финансовый лизинг.

Источник: РБК

Три прототипа Global 7000 налетали 500 часов

Программа летных испытаний Bombardier Global 7000 продолжает набирать обороты. Три летных прототипа суммарно провели в воздухе более 500 часов, сообщает канадский производитель. Параллельно продолжается производство серийных самолетов из первой партии на заводе Bombardier в Торонто. В цехе окончательной сборки находятся четыре машины, еще два самолета вскоре присоединятся к программе летных испытаний.

Напомним, что, начиная с пятого опытного прототипа, Bombardier Business Aircraft планирует установить на своем новейшем бизнес-джете Global 7000 облегченное крыло. При этом компания утверждает, что на программе сертификации это не скажется и в соответствии с графиком ввод в эксплуатацию по-прежнему намечен на конец 2018 года. Производитель не детализирует изменения в конструкции крыла, но подчеркивает, что изменится только вес, а не аэродинамика.

«Испытания наших опытных летных экземпляров продолжают демонстрировать высокую степень зрелости, и во многих случаях диспетчеризация тестов происходит два раза в день», - сказал Мишель Уэллетт, старший вице-президент по программе Global 7000 и Global 8000. «Мы прямо сейчас получили сильный импульс в программе, и мы на пути к вводу в эксплуатацию в 2018. Global 7000 FTV1 совершил свой первый полет в ноябре 2016 года, и на сегодняшний день он налетал более 200 часов».

Команда испытателей также успешно продемонстрировала возможности FTV1, достигнув в испытательных полетах скорости 0,995 Маха. Global 7000 не только самый большой бизнес-джет, который достиг такой высокой скорости, но это достижение случилось всего через пять месяцев после начала программы летных испытаний, что является беспрецедентным событи-

ем. В дополнение к своей впечатляющей скорости и дальности в 7400 морских миль (13705 км), Global 7000 будет способен предложить беспрецедентный комфорт и исключительно плавный полет, что стало возможным благодаря расширенным характеристикам крыла самолета. Второй Global 7000 (FTV2), который впервые поднялся в воздух 4 марта, используется для тестов двигателей, электрических и механических систем.

Как отмечают аналитики, производитель имеет более 200 заказов на самолеты семейства Global, боль-

шая часть которых приходится на 7000. Стоимость самолета в ценах 2016 года составляет \$ 72,5 млн. Анонс программы семейства ультрадальних бизнес-джетов Global 7000 и 8000 состоялся в сентябре 2010 года. Global 7000 и 8000 имеют одинаковые двигатели GE Passport 20 тягой 16500 фунтов. Global 7000 по размерам больше своего собрата и имеет расчетную дальность 7300 морских миль (10 пассажиров, экипаж из четырех человек и скорость 0,85 Маха). Более короткий Global 8000 будет летать на дальность 7900 миль при тех же условиях, но с восемью пассажирами.



II Церемония вручения премии «Крылья бизнеса» уже активно готовится

II церемония вручения премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья бизнеса» состоится 16 февраля 2018 года в Москве. Уже сейчас, более чем за полгода до даты проведения, учредитель Премии – Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) – ведет активную работу по подготовке мероприятия.

Первая церемония прошла с большим успехом в феврале 2017 года. Несмотря на то, что это был абсолютно новый проект, он был поддержан отраслью: более 60 номинантов в 13 категориях, 200 гостей, тысячи просмотров онлайн-альбомов и скачиваний фотографий, невероятная атмосфера праздника – все это осталось в сердцах участников и теперь заставляет

с нетерпением ждать церемонии вручения премии «Крылья бизнеса» в 2018 году.

Уже третий месяц идет подготовка проекта. Анна Сережкина, Исполнительный директор ОНАДА, комментирует: «Действительно, на подготовку такой масштабной встречи уходит почти год. Сейчас Правление ОНАДА уже утвердило регламент проведения второй церемонии, он опубликован на сайте премии www.wingsaward.ru; определены номинации, в этом году их снова 13, но немного изменена их номенклатура, при этом основные категории сохранены. Выбрана площадка проведения, и сейчас вместе с продюсерами мы работаем над сценарием и программой вечера – хочется, чтобы и в 2018 году все участники и гости унесли с собой только положительные впечатления и радостные воспоминания.

В начале сентября откроем продажу билетов на церемонию – как и в прошлый раз, билеты можно будет приобрести онлайн, выбрав понравившиеся места на схеме зала.

А еще чуть позже откроем прием заявок от конкурсантов: вот тут, думаю, нас ждет очень большая работа – даже в прошлом году заявок было получено много, а в этом уже сейчас многие компании сообщают о своем желании принять участие в конкурсе. И это замечательно! Еще есть достаточно времени, чтобы подготовиться и представить себя наилучшим образом.

Много вопросов я получила касательно онлайн голосования. При утверждении регламента мы учли опыт первой премии. В этот раз онлайн голосование на сайте остается – без этого ралли будет скучно всем. Но мы снизили «вес» этих голосов до 10% (против 20% в прошлом году): это делает «накрутки»



практически бессмысленными; во втором и третьем этапе голосования участвуют только члены ОНАДА и Правление Ассоциации – это голоса и определяют победителя.

И, конечно, сейчас идет активная работа со спонсорами. Уже сейчас, более, чем за полгода есть те, кто готов церемонию поддержать – это очень приятно. Но предстоит еще много потрудиться.

Мы активно приглашаем всех, кто готов поддержать проект и заинтересован в собственном продвижении в рамках подготовки и проведения II церемонии вручения премии «Крылья бизнеса» в 2018 году».

Инициатором, первым продюсером и спонсором первой церемонии выступил Михаил Титов, возглавляющий собственную компанию «Системы бизнес авиации».

«Сначала все считали, что это безумная идея и невыполнимый проект», - говорит Михаил Титов. «Но все получилось, чему я несказанно рад! Ни минуты не жалею, что начал этот проект. Путь к успеху был непростой, с самого начала многие относились к нему скептически, но путь этот мы прошли, и церемония состоялась!

Я очень рад, что процесс на этом не закончился, и что в феврале 2018 года запланирована и, я уверен, состоится II церемония «Крыльев». Со своей стороны буду помогать всем, чем смогу. Уверен, это важное мероприятие для отрасли – с одной стороны красивый вечер с интересной программой и нарядами – мы сохраняем дресс-код black-tie – гостями, а с другой – мощное продвижение всей российской отрасли деловой авиации на мировой, не меньше, арене – выбирая и отмечая лучших из лучших мы показываем тот уровень деловой авиации, которого мы смогли достичь в России. И это очень важно. Участники нашего проекта – все категории компаний, занятые в отрасли – операторы, производители ВС, аэропорты и ФБО, техцентры, сервисные компании. На церемонии присутствуют и представители владельцев воздушных судов. Мы ждем всех снова и надеемся, что вся бизнес-авиация России, и не только России, вновь поддержит проект и примет в нем участие – в качестве номинантов, гостей церемонии, партнеров и спонсоров!»

Напоминаем, что II церемония вручения премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья бизнеса» состоится 16 февраля 2018 года, в Москве. Информация о предстоящей церемонии, а также отчеты о церемонии 2017 года размещены на сайте премии www.wingsaward.ru.



На взлет

Восстановление российской экономики приведет к оживлению сегмента бизнес-авиации в ближайшие два года после серьезного упадка в 2014 году. Участники рынка ожидают 10-процентный рост уже в 2017 году, который подстегнет расширение сегмента деловых перевозок в Европе. Впрочем, бурного развития отрасли в России инвесторам и клиентам ждать придется долго — рынок нуждается в высоких и устойчивых ценах на нефть.

Современный рынок деловой авиации в России постепенно возвращается к показателям 2013-го и 2014 годов, когда количество рейсов в среднем составляло 19 тыс. в год. В 2016 году спрос упал до 15 тыс., одна-

ко аналитики прогнозируют, что к концу 2017 года показатель может увеличиться до уровня 16 тыс. ежегодных рейсов. Такого прогноза придерживаются участники рынка деловой авиации.

По данным Европейской ассоциации бизнес-авиации (ЕБАА), в IV квартале 2016 года российский рынок вырос на 7,4% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. Рост продолжился и в течение первых трех месяцев этого года и в совокупности составил 8,5%.

«Все те структуры и компании, которым раньше приходилось урезать расходы, стали вновь к ним

возвращаться и удовлетворять логистические потребности, как это было принято до 2014 года. Правда, сейчас преждевременно говорить о большом росте. На сегодняшний день мы наблюдаем подскок от предыдущего снижения, что является естественной реакцией на прекращение падения рынка», — пояснил RT управляющий директор Jet24 Павел Захаров.

В 2017 году отрасль продолжит расти, несмотря на небольшой спад в осенний период, считает управляющий партнер «Перемена-Авиа» Григорий Иоффе. Незначительное снижение будет связано с сезонным характером бизнеса — с сентября люди будут возвращаться на работу после завершения отпусков.

«Осенью в основном осуществляются только рабочие поездки. Их количество, конечно же, меньше, чем летом. Но с середины декабря рост продолжится, когда люди снова начнут улетать в отпуска и на горнолыжные курорты», — отметил в разговоре с RT Григорий Иоффе.

В летний сезон 2016 года наиболее привлекательным направлением бизнес-чартеров была Греция, на которую, по данным компании Emperor Aviation, пришлось 27% от общего количества рейсов. С июня по август популярностью также пользовались Ницца (18%), Сардиния (11%) и Корфу (9,7%).

По данным исследования Aim of Emperor, доля внутренних рейсов в общем объеме деловых авиаперевозок в среднем колеблется в диапазоне 25—30% в зависимости от сезона. Среди российских городов, помимо Москвы и Санкт-Петербурга, бизнес-рейсы осуществляются в Сочи, Казань, Краснодар, Минеральные Воды, Саранск и Екатеринбург.



Фото: Дмитрий Петроченко

Крутое тике

С 2012 по 2013 год на рынке деловой авиации наблюдалась тенденция к росту, в начале 2014 года объемы бизнеса также продолжали увеличиваться. По данным ЕВАА, за первые три месяца 2014 года отрасль продемонстрировала рост на 1,7%, однако после этого началось непрерывное снижение.

В годы высоких цен на нефть избыток капитала находил себе применение в сверхпотреблении. Российские клиенты достаточно активно покупали самолеты и пользовались услугами бизнес-авиации, вспоминает Павел Захаров. Но с введением санкционного режима владельцы бизнес-джетов стали избавляться от своих самолетов, многие прекращали пользоваться услугами деловой авиации, пересаживаясь на регулярные рейсы.

Максимальное падение рынка пришлось на август-октябрь 2015 года и составило свыше 33% по сравнению с показателем 2014 года, констатируют в ЕВАА.

Пролетая над Европой

Выравнивание российского рынка привело к улучшению показателей европейской деловой авиации, где также с 2014 года происходило снижение. По данным немецкого агентства Wingx Advance, в декабре 2016 года сегмент бизнес-авиации в России вырос на 5,4%.

В Европе рынок упал на 1,7%, но уже в 2016 вырос на 1% и в I квартале 2017-го показал рост в 5,3%. По мнению Павла Захарова, значительное количество рейсов выполняется из России в Европу и обратно, из-за чего ситуация на европейском рынке зависит и от состояния российской бизнес-авиации.

«С конца 2014 года для европейцев сократилась география полетов. В Европе большое количество компаний, которые работают и с российскими, и с украинскими фирмами. Они имеют свои филиалы в этих странах и осуществляют корпоративные поездки на бизнес-джетах. И если компания приостанавливает свою деятельность на территории какой-то страны, то естественно, что полеты туда также прекращаются», — подчеркивает Григорий Иоффе.

Эксперт утверждает, что сейчас на рынке активно восстанавливается сотрудничество между компаниями, что приводит к расширению географии полетов из Европы в Россию и обратно.

По данным компании PrivateFly, в 2014 году в рейтинге самых популярных аэропортов Европы в сегменте

деловой авиации пятое место занимал московский Внуково-3. Однако в 2015 году количество рейсов в этот аэропорт и из него уменьшилось на 22%, что привело к снижению на восьмое место в рейтинге.

В 2016 году 70% российских чартерных рейсов в сегменте российской деловой авиации пришлось на зарубежные направления, посчитали эксперты группы компаний Aim of Emperor. Первое место заняла Ницца, куда было совершено 10% от общего числа рейсов. Далее идут Женева и Лондон, на которые приходится 5,7% и 4% соответственно. Популярным направлением стала испанская Жирона (3,7%), а также итальянский Гроссето (2,7%) и чешские Карловы Вары (2,2%).

Источник: RT



Фото: Дмитрий Петренко

Подрежут крылья

Погодные аномалии, которые мы наблюдаем в этом году, могут стать более частыми. Такой прогноз дает советник президента России по вопросам изменения климата Александр Бедрицкий. И объясняет это сокращением температурного контраста между полюсами и экватором из-за потепления в Арктике.

Если климат продолжит в том же духе, то в жаркие дни с аэродромов мира не сможет взлететь каждый третий самолет. А это уже выводы ученых Колумбийского университета США.

К таким прогнозам надо чутко прислушиваться, считают эксперты «Российской газеты», и делать вы-

воды. Проблемы из-за потепления климата действительно назревают, но технически их вполне можно решить. Это касается и прогнозов по авиации. Сразу успокоим тех, кто часто летает - если они и сбудутся, то не завтра, а к концу XXI века. И еще есть время решить проблему. Но сначала о том, почему она может возникнуть.

Как известно, воздух при нагреве расширяется и становится менее плотным. В результате для отрыва от взлетной полосы классическому средне- и дальнемагистральному самолету потребуются гораздо большая скорость, чем сейчас. Или придется строить более протяженные взлетно-посадочные полосы.

Первый звоночек прозвенел в 2010 году, когда в Москве метеорологи зафиксировали 15 дней с температурой более 35 градусов. А норма для наших широт: в четыре года всего один такой экстремально жаркий день за лето.

«Чтобы взлететь «разряженном воздухе, необходимо увеличить скорость разбега, а для этого надо будет вводить более жесткие ограничения на взлетный вес воздушного судна. Летчикам придется брать с собой меньше пассажиров или грузов, или топлива, - предупреждает один из авторов исследования, профессор Колумбийского университета в США Итан Коффель. - Насколько меньше? В самые жаркие дни полезная нагрузка будет снижаться на 4 процента. Это значит, что лайнер, рассчитанный на 160 посадочных мест, не сможет взять на борт примерно 12-13 пассажиров. Причем это еще оптимистичный сценарий. Если же взлетно-посадочная полоса в аэропорту будет короткой, а самолет большим, то перевозчики смогут заполнить салон только наполовину».

Впрочем, вопрос о точности предсказаний изменения климата - один из самых острых на сегодняшний день. И совсем не факт, что через 100 лет будут достигнуты эти значения, считают российские ученые.

Когда климатическими исследованиями занимаются сотни научных структур в мире, всегда присутствуют за пределами экзотических трактовок и прогнозов, успокаивает профессор кафедры рационального природопользования МГУ им. Ломоносова Юрий Мазуров.

«Прогноз о росте среднегодовых температур на Земле на 3 градуса к 2100 году носит алармистский характер. За весь XX век, напомним, повышение температуры составило 0,6 градуса. Откуда за XXI век



возьмется в шесть раз большая динамика? Я не вижу предпосылок для ускорения процесса сразу в 5 раз», - говорит он.

Есть и еще один нюанс, продолжает эксперт. Уже сегодня в Африке, в Австралии в определенные месяцы года прогнозные величины давно зашкаливают и превышены. Так что же, оттуда самолеты не взлетают?

Именно поэтому, констатирует Юрий Мазуров, «к подобного рода утверждениям надо относиться внимательно, но это не более чем один из возможных прогнозов. Тем более что российские ученые, например, прогнозируют в самом алармистском варианте рост среднегодовых температур на Земле за XXI век только на 2 градуса. А все остальные в большинстве укладываются в вилку от 0,5 до 1,5 градуса».

При определенных температурах и их росте тяга

двигателя действительно уменьшается, соглашается начальник летно-испытательного центра ГосНИИ гражданской авиации Рубен Есяян.

И в целом получается, что придется строить более длинные полосы для взлета или уменьшать взлетную массу.

Однако проблему можно решить и другим путем, успокаивает он. «Если параллельно росту температур и потеплению климата будут разрабатываться более мощные двигатели без серьезного увеличения расхода топлива, то вопрос с невозможностью взлета решится. То же самое - при увеличении площади крыла и его подъемной силы. А рост массы самолета в этом случае можно будет компенсировать использованием новых, более легких материалов», - резюмирует эксперт.

Источник: Российская газета



Jet
CATERING

Мы создаем шедевры

www.jet-catering.ru

Самолет недели

Оператор: *Noristevo Investments*

Тип: *Bombardier BD-700-1A11 Global 5000*

Год выпуска: *2013 г.*

Место съемки: *июль 2017 года в Basle / Mulhouse / Freiburg - Euro Airport (BSL / LFSB)*



Фото: *Дмитрий Петроченко*