



Вот и пролетели новогодние праздники. Хотя погода в этот раз преподнесла Москве сюрприз. Но мы надеемся, что все достаточно отдохнули и с хорошим настроением вошли в 2018 год. Январь начался, а это значит пришло время и нашего первого еженедельника в этом году.

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в декабре 2017 года. В последнем месяце прошлого года произошло снижение трафика деловой авиации в годовом исчислении на 1%. При этом значительное снижение наблюдалось в сегменте частных полетов на турбовинтовых и поршневых самолетах. Напротив, активность бизнес-джетов увеличилась на 6%. А в целом 2017 год закончился 4%-ным ростом полетов бизнес-авиации по сравнению с 2016.

Из интересного. Китайская компания Wanfeng Aviation приобрела Diamond Aircraft Group, головную компанию одного из крупнейших европейских производителей самолетов АОН Diamond Aircraft Industries со штаб-квартирой в Австрии и его подразделения в Канаде. По сообщению китайской компании, это приобретение призвано обеспечить «долгосрочное будущее производителя».

На следующей неделе мы отправляемся в швейцарский курортный городок Давос, который на несколько дней в году превращается в «столицу мира»: сюда, на Всемирный Экономический Форум съезжается мировая бизнес-элита. В этом году главное экономическое события года пройдет в период с 23 по 26 января. Как добраться до Давоса читайте в этом номере.



Сильный год, несмотря на спад в декабре

В последнем месяце прошлого года произошло снижение трафика деловой авиации в годовом исчислении на 1%, а в целом 2017 год закончился 4%-ным ростом полетов бизнес-авиации по сравнению с 2016-м

стр. 22

2018 станет годом роста бизнес-авиации

Адам Твиделл, генеральный директор и основатель PrivateFly, делает пять прогнозов отрасли деловой авиации на 2018 год

стр. 23

Крылья бизнеса II

Михаил Титов – генеральный директор ООО «Системы Бизнес Авиации», идейный вдохновитель проекта, продюсер и спонсор первой церемонии

стр. 24

Прогулки по Мариньяну

В конце ноября, словно в погоне за бархатной осенью, BizavNews отправился в ласковый и теплый Мариньян, где расположено головное производство Airbus Helicopters

стр. 26

Gulfstream G650



«ДжетПорт СПб» уверенно растёт

Компания «ДжетПорт СПб» (управляет Санкт-Петербургским Центром Бизнес Авиации «Пулково-3») за 12 месяцев 2017 года смогла существенно увеличить свои производственные показатели по сравнению с 2016 годом. Как рассказали BizavNews в компании, за 2017 год «ДжетПорт СПб» увеличила трафик, обслужив 7923 рейса деловой авиации (в 2016 году эта цифра составила 7598 рейсов, прим. ред.). На прилет было обслужено 3982 рейса, на вылет – 3941 рейс. За этот же период суммарно было обслужено 22687 пассажиров, в то время как за 2016 год пассажиропоток составил 21797 пассажиров. Как комментируют в компании, в минувшем году практически удалось повторить показатели рекордного 2014 года по пассажиропотоку (до повторения результата не хватило 153 пассажира, прим. ред.).

Пассажиропоток в минувшем году делился следующим образом: на прилет ВВЛ пришлось 6958 пасса-

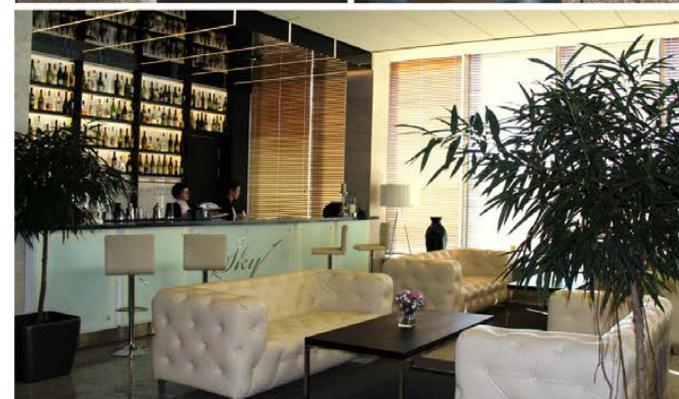
жиров, на вылет ВВЛ – 6697, на прилет МВЛ – 4223 пассажиров, на вылет МВЛ – 4509 пассажиров.

Напомним, что в 2014 году, который стал для компании рекордным по пассажиропотоку – было обслужено 22840 пассажиров. А рекордный трафик был зафиксирован в 2013 году, тогда было обслужено 8330 рейсов.

В настоящее время общая площадь территории Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» составляет 100000 кв.м., на которой расположены перрон № 6 с более чем 30 местами стоянок, здание пассажирского терминала и прочие объекты инфраструктуры. При этом три так называемых «парадных» стоянки позволяют расположиться самолетам (например, Boeing Business Jet или Bombardier Global 6000) в нескольких метрах от входа в терминал.



Фото: Дмитрий Петроченко



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

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

Выше прогноза

Поставки бизнес-джетов Falcon в прошлом году были на 9% выше, чем прогнозировалось Dassault Aviation. В 2017 году французский производитель поставил 49 самолетов Falcon, что на четыре джета больше, чем прогнозировалось, и на уровне общего количества поставок бизнес-джетов в 2016 году.

Количество заказов было также более устойчивым, так как в прошлом году чистые заказы на Falcon выросли до 38 единиц, по сравнению с 21 чистым заказом в 2016 году. Чистые заказы прошлого года

включают три отмены Falcon 5X, программы, которая была реорганизована прошлым месяце из-за проблем с двигателем Safran Silvercrest. В 2016 году было 12 отмен заказов на Falcon 5X.

По состоянию на 31 декабря, портфель заказов компании включает в себя 52 бизнес-джета Falcon, по сравнению с 63 деловыми самолетами годом ранее. 8 марта в Париже Dassault Aviation представит годовые результаты и прогноз по поставкам в 2018 году.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ Москва Шереметьево



✈ **+23 новых места стоянки**
для ВС деловой авиации к 2018 году

✈ **Новое скоростное шоссе**
открытие: октябрь 2017

✈ **3 ангара**
общей площадью 16 500 м²



FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

a-group.aero

+7 (495) 981 38 26
client@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.

Макет Global 7000 выставили во флагманском FBO Jetex

Bombardier и Jetex договорились выставить макет Global 7000 во флагманском терминале Jetex в Дубае с 11 января по 3 февраля 2018 года. Полномасштабный макет дебютирует на Ближнем Востоке, чтобы продемонстрировать непревзойденный простор, роскошь и комфорт самолета.

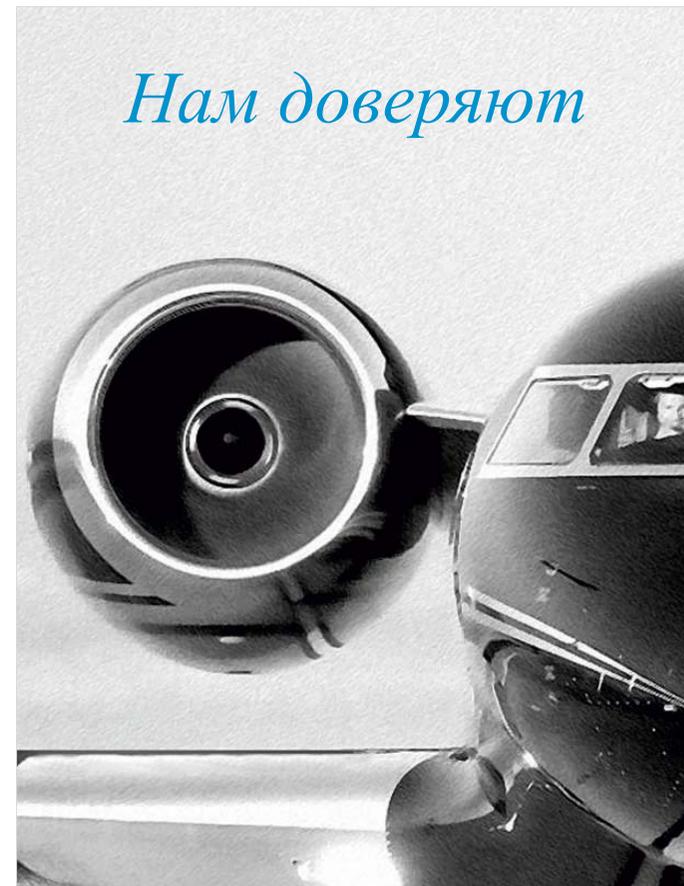
«Мы гордимся сотрудничеством с Jetex в демонстрации самого инновационного бизнес-джета в отрасли. В Global 7000 нет компромиссов с точки зрения дальности, пространства салона и комфорта, и он установит стандарт в новой категории бизнес-джетов», - сказал Хадер Маттар, вице-президент Bombardier Business Aircraft по продажам на Ближнем Востоке, в Африке, Азиатско-Тихоокеанском регионе и Китае. «Ближний Восток представляет собой огромную возможность для производителей самолетов, и мы рады, что макет будет выставлен в Дубае для того, чтобы клиенты смогли узнать, почему Global 7000 предлагает самый «гладкий» полет и является идеальным местом вдали от дома».

Впервые представленный в Женеве на Европейской конференции и выставки бизнес-авиации EBACE

2014, 32-метровый макет является полномасштабным воспроизведением Global 7000. Этот эксклюзивный визит в ОАЭ стал первым приездом макета на Ближний Восток. Макет Global 7000 останется на терминале чуть меньше месяца, и у гостей есть редкая возможность организовать визит для специального просмотра.

Президент Jetex Адель Мардини сказал: «Jetex рад сотрудничеству с Bombardier, чтобы предложить нашим гостям возможность подняться на борт потрясающего самолета Global 7000. Мы считаем, что синергия наших компаний делает частный терминал Jetex в Дубае идеальным местом для регионального дебюта этого невероятного триумфа техники. Наш центр является одним из крупнейших во всем мире и предоставляет беспрецедентный уровень роскоши, комфорта и надежности для тех же клиентов, которые в конечном итоге будут владеть этим замечательным самолетом».

Global 7000, самый большой в мире специально разработанный бизнес-джет, имеет максимальную скорость 0,925 Маха и дальность полета 7400 миль.



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

Sirius Aero переходит на Electronic Flight Bag

Sirius Aero приступила к использованию Electronic Flight Bag (EFB) в тестовом режиме. Авиакомпания получила разрешение Федерального агентства воздушного транспорта на использование электронной системы бортовой документации на самолетах Legacy 600, Hawker 750 и Hawker 850XP.

До конца первого квартала 2018 года экипажи Sirius Aero будут использовать два комплекта документации: на бумажном и электронном носителях. Затем полностью перейдут на электронный формат.

Внедрение системы EFB позволит пилотам Sirius Aero сократить время предполетной подготовки, одновременно повысив ее качество. А во время полета - эффективнее и оперативнее работать с необ-

ходимой эксплуатационно-технической и навигационной документацией. Помимо этого, EFB позволит освободить дополнительное пространство в пилотской кабине за счет отказа от громоздкой бумажной документации, общий вес которой может превышать 20 кг.

Sirius Aero – крупнейший российский коммерческий оператор бизнес-авиации. С 1991 года оказывает услуги по организации и выполнению vip-перевозок, организационному обеспечению полетов, менеджменту и эксплуатации воздушных судов, поддержанию летной годности и авиационному консалтингу. Парк компании составляют 15 самолетов: Legacy 600, Hawker - 700/750/850XP/1000, Challenger 601, Challenger 850, Ту-134, Як-42.



**MEET THE WORLD'S
MOST-DELIVERED
BUSINESS JET**

Rethink Convention. **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Jetex получает IS-BAH для FBO в Париже

Компания Jetex сертифицировала FBO в парижском аэропорту Ле-Бурже (Paris-Le Bourget Airport (LBG/LFPB)) по стандарту IS-BAH Stage I (Standard for Business Aircraft Handling), учрежденного Международным Советом деловой авиации (IBAC), став первой компанией во Франции, получившей данный сертификат.

«Это одобрение демонстрирует, что наш FBO в парижском Ле-Бурже имеют четкие обязательства по безопасности бизнес-авиации на земле и выходят за рамки того, что требуется по обязательным документам. Аудит IS-BAH включал в себя проверку системы управления безопасностью полетов, соответствие требованиям для организаций и персонала, обучение, компетентность и ряд других аспектов обслуживания частных самолетов», - комментируют в Jetex.

Международный стандарт IS-BAH разработан как свод правил для провайдеров услуг по наземному обслуживанию деловой авиации, в основе которого лежит система управления безопасностью полетов. IS-BAH повторяет структуру Международного стандарта эксплуатации воздушного судна деловой авиации (IS-BAO)/ IS-BAH является глобальным отраслевым стандартом для операторов по наземному обслуживанию бизнес-авиации по всему миру и соответствует требованиям и международной практике ИКАО, включая требования к системам управления безопасностью полетов (SMS).

FBO компании в Ле-Бурже был открыт в 2009 году. К услугам клиентов собственный пассажирский терминал и полный спектр услуг по наземному обслуживанию.



Где мы находимся

- Центр бизнес-авиации FBO RIGA
- Сеть агентов



www.fcg.aero

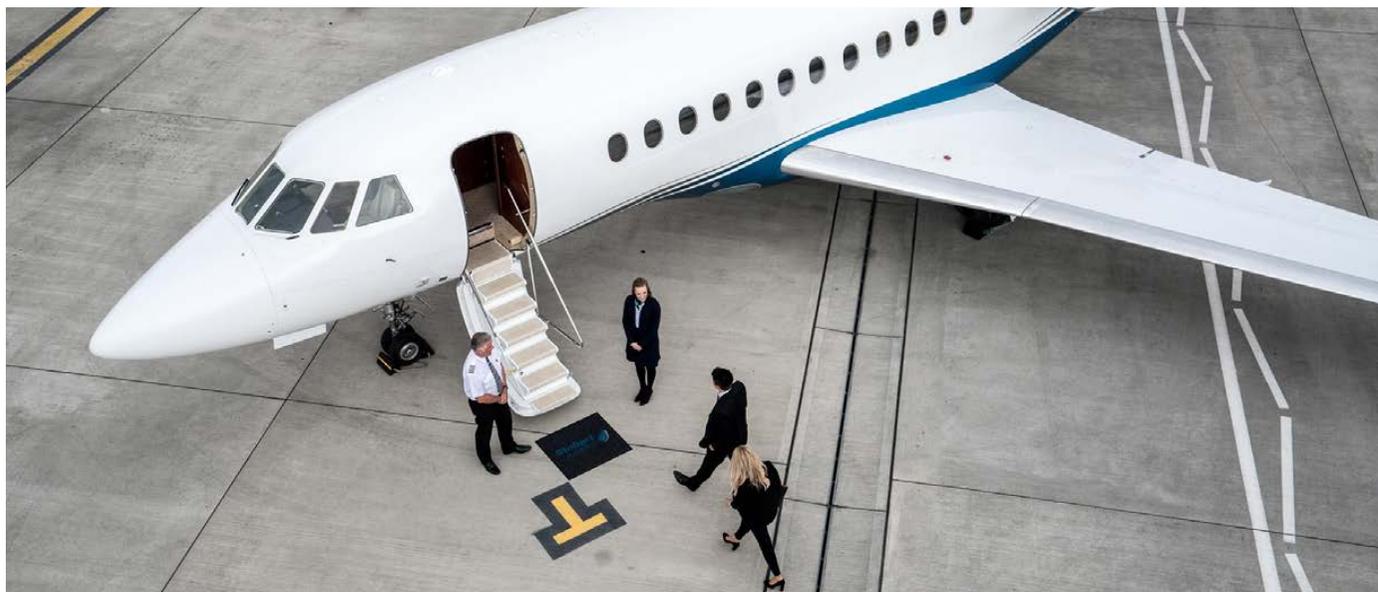
В London Southend Airport открывается новый FBO

В London Southend Airport скоро откроется новый FBO, управляемый компанией Stobart, которая также владеет аэропортом. Официальное открытие Stobart Jet Center состоится 18 января, хотя с 1 января бизнес-джеты уже могут использовать объекты комплекса.

Стивен Граймс, управляющий директор Stobart Jet Center, сказал: «Мы ожидаем захватывающий год, когда Luton полностью и Northolt частично достигнут пропускной способности». Он добавил, что, несмотря на то, что в настоящее время Southend имеет очень небольшую долю трафика бизнес-авиации Лондона, аэропорт является одним из трех аэропортов столицы, которые работают 24 часа в сутки (два других – Stansted и Luton, в которых летают крупные лоукостеры, и развиты другие авиаперевозки). В аэропорте Southend есть некоторые виды авиаперевозок – например easyJet и собственная компания Aer Arann от Stobart, но в общем относительно тихо.

В 2016 году в Southend прибыло 900 бизнес-джетов, но Граймс ожидает, что в этом году трафик достигнет не менее 2000 операций и 10000 в год к 2022 году. Он сказал, что парковка BBJ в аэропорту в течение 24 часов стоит £1000 (\$1354), по сравнению с £7200 (\$ 9751) в Luton. Граймс также сообщил о заключении соглашения с аэропортом Лондон-Сити по предоставлению временной парковки после посещения самолета этого аэропорта, который имеет крайне ограниченное место для стоянок.

Аэропорт Southend, который находится в 42 минутах езды на поезде от лондонского Уэст-Энда, имеет 12 стоянок, на которых могут разместиться бизнес-лайнеры, а также ангар, в котором могут разместиться еще четыре самолета. Пассажиры также могут заказать трансфер на вертолете до London Battersea Heliport через местную компанию Apollo Helicopters, в парке которой семь вертолетов.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый

G650

«Связьинвестнефтехим» получил долю в «Авиасервисе»

В рамках приватизации в уставной капитал правительственной «дочерней» компании Татарстана передана часть республиканской доли в ООО «Авиасервис»

Часть доли республики Татарстан в компании, выполняющей авиаперевозку и сдающей в аренду вертолеты, была передана правительственной «дочке» — АО «Связьинвестнефтехим». Последняя продолжает концентрировать в своих «руках» государственные пакеты крупных компаний Татарии, на сегодня АО участвует в разном процентном соотношении в 25 компаниях, в том числе — банке «АК Барс», «КазаньОргсинтезе», «Татнефти» и «Татспиртпроме». В ООО «Авиасервис» АО получит не полную долю региона, а 6,4285% от имеющихся 23,86%, которыми распоряжается министерство земельных и имущественных отношений РТ, передает ИА REGNUM.

На официальном сайте ООО «Авиасервис» уточня-

ется, что это авиакомпания, которая специализируется на деловой авиации. Компания предоставляет в аренду также и вертолеты, имея собственную площадку с аэронавигационным паспортом. Площадка была открыта в июне 2017 года в черте Казани.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, в начале декабря 2017 года в приватизационный план региона на 2017 год было включено два пакета акций, один из которых и был ООО «Авиасервис». Последнее создано в конце февраля 2014 года и базируется на территории аэропорта. Среди учредителей ООО — иностранная компания из Люксембурга (АО «Синек Капитал С. А.»), ГУП РТ «Агентство инвестиционных программ» (учредитель — министерство земельных и имущественных отношений РТ) и ООО «НЕТАФ», которое, в свою очередь, также частично принадлежит республике через то же министерство. К слову, по имеющейся информации, ГУП 7 декабря 2017 года был ликвидирован.



Фото: Дмитрий Петроченко



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Svenskt Ambulansflyg – новый оператор PC-24

Шведский медицинский оператор Svenskt Ambulansflyg закрыл сделку по приобретению шести самолетов Pilatus PC-24. Общая стоимость контракта составила \$74 млн., включая комплектацию медицинским оборудованием. Как комментируют в компании, компоновка самолета предполагает размещение двух лежачих пациентов и до пяти медицинских специалистов. Поставки первых машин запланированы на конец текущего года или начало 2019 года.

В начале декабря 2017 года Pilatus Aircraft получил сертификаты типа от Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) и Федерального авиационного управления США (FAA) на первый в истории швейцарский бизнес-джет. Pilatus инвестировал более 500 миллионов швейцарских франков собствен-

ных средств в программу разработки PC-24. Еще 150 миллионов франков пошли на здания и современное производственное оборудование в Штансе, чтобы расширить производственные мощности для PC-24. В настоящее время Pilatus имеет восемь PC-24 на сборочной линии в Штансе, а на 2018 год запланировано 23 поставки клиентам по всему миру.

Как отмечают в компании, этот самолет не попадает ни в одну из существующих категорий бизнес-джетов, поэтому для него придумали новую – Super Versatile Jet (SVJ). Счастливым обладателем первых машин стал американский долевой оператор PlaneSense – в январе 2018 года, два самолета будет направлены в США для официальной поставки клиенту.



PILATUS

PC-12 NG

САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ
ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ
В МИРЕ

NESTEROV AVIATION
Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12

+7 495 796 1155
sales@nesterovavia.com

Luxaviation UK расширяет чартерный флот

Luxaviation UK, британское подразделение Luxaviation Group, добавляет в свой чартерный флот Cessna Citation XLS+. Речь идет о восьмиместном самолете с бортовым номером G-GAAL (2012 года выпуска). В настоящее время чартерный парк флот Luxaviation UK включает в себя пять Embraer Legacy 600/650, Challenger 604, Citation XLS+ и четыре Cessna Citation Excel.

«За бизнес-джетом Cessna Citation XLS+ уже давно закрепилось звание самого популярного в мире реактивного самолета, сочетающего в себе уверенное соотношение комфорта в полете с экономичностью в эксплуатации. Следует сказать отдельно и о дополнительных удобствах для пассажиров, которые демонстрирует салон данного бизнес-джета, позволяющий благодаря своим габаритам избежать

скованности движений даже во время продолжительного перелета. Салон среднего бизнес-джета, в котором большинство людей может свободно стоять и с легкостью двигаться – редкая находка. Современное оборудование, представляющее доступ в интернет, спутниковый телефон, систему оповещения пассажиров в полете Airshow, стереосистему, CD/DVD проигрыватель и жидкокристаллические мониторы создают идеальные условия для отдыха в полете», - комментируют в компании.

Напомним, что Citation XLS+ запущенный в эксплуатацию в 2006 году и является эволюцией самого удачного самолета бизнес-класса и самым продаваемым самолетом в категории самолетов среднего класса. Салон самолета полностью переоборудован и стал еще более соответствовать представительскому

классу таких самолетов как Sovereign и Citation X. Самая большая внешняя особенность — это носовая часть самолета. Самолет оборудован двумя турбовентиляторными двигателями Pratt & Whitney PW545C с системой FADEC, управляющая двигателями и позволяющая сократить нагрузку на экипаж во время полета. Самолет оборудован комплектом авионики Rockwell Collins Pro Line 21, с 4 цветными ЖК-дисплеями, заменив предыдущий комплект Honeywell Primus 1000.

Новая модель сохранила летно-технические характеристики XLS и получила улучшенную авионику. Мощные двигатели PW545C Pratt&Whitney вместе с большим размахом крыла увеличили дальность полета на 300 км.



Bell дебютирует на электронной выставке

Bell Helicopter продемонстрировал на выставке потребительской электроники CES 2018 макет кабины авиатакси с полностью интегрированным пользовательским интерфейсом. Четырехместный салон демонстрирует представление вертолетостроителя о мобильном воздушном судне, в котором основное внимание уделяется индивидуальному пользовательскому опыту пассажиров городского такси.

«Bell Helicopter внедряет инновации в вертикальном полете и бросает вызов традиционному понятию авиации в решении реальных проблем», - заявил президент и исполнительный директор Bell Helicopter Митч Снайдер во время шоу в Лас-Вегасе. «Будущее городского воздушного такси ближе, чем многие думают. Мы верим в позитивное влияние нашего дизайна в решении проблем городского транспорта в мире».

По мнению дизайнеров Bell, пассажиры авиатакси должны иметь возможность синхронизироваться пользовательским интерфейсом, в котором они смогут получить мировые новости, провести видеоконференции, обмениваться документами с другими пассажирами. Но также салон позволяет «отключиться» от шумного мира внизу в удобном, расслабляющем пространстве.

На CES участники выставки могли испытать симулятор дополненной реальности внутри кабины с выбором потребительских сценариев, от прибытия к красной дорожке на премьеру или полета над ночным городом.

«Воздушное такси не является новой концепцией – Bell Helicopter на протяжении десятилетий пере-

возит людей над городами», - продолжил Снайдер. «В то время как мы ориентируемся на узкоспециализированный опыт и стремимся поделиться им с публикой, Bell продолжает развивать свой дизайн авиатакси, чтобы предоставить безопасные и надежные транспортные услуги для всего мира».

В прошлом году Скотт Дреннан, директор инженерных инноваций Bell, сказал, что конструкция воздушного судна будет достаточно прочной, чтобы налетывать по 2000 часов в год, а также «модульной, адаптируемой и масштабируемой». Кроме того, разрабатываются варианты с различными силовыми установками, как гражданские, так и военно-транспортные варианты. Вероятно, аппарат будет сертифицирован в соответствии с новыми правилами вертикальновзлетающих аппаратов FAA, разработанных для конвертопланов.



BCAA
BERMUDA CIVIL AVIATION AUTHORITY

“BEST AVIATION SAFETY & REGULATORY ORGANISATION – CARIBBEAN”

Industry Insight
2017 AVIATION AEROSPACE & DEFENCE AWARDS

The world's premier offshore Aircraft Registry
bcaa.bm | e: info@bcaa.bm
Connect with us  

Citation Latitude осваивает Мексику

В третьем квартале текущего года мексиканский долевой оператор MexJet получит три новых бизнес-джета Cessna Citation Latitude. MexJet, который был основан в 1997 году и базируется в Toluca Airport, сейчас эксплуатирует свыше 30 воздушных судов, и Cessna Citation Latitude станет самым крупным самолетом в парке оператора.

«Citation Latitude – это самолет среднего класса нового поколения. По своим характеристикам и внешнему виду он похож на суперсредний, но при этом обладает маневренностью легкого джета. Это поистине уникальный самолет в своем классе благодаря салону, который кажется в два раза просторнее, чем на самом деле, и поразительным летным характеристикам, которые наши долевые собственники привыкли ожидать от джетов Textron. Благодаря поразительной дальности, ему под силу любые перелеты на терри-

тории Мексики и США. Что же касается салона – то ему нет равных среди одноклассников. Полностью плоский пол, просторный салон, продуманный интерьер с удобными сидениями и большими иллюминаторами, и даже такая деталь, как кофеварка эспрессо – все это создает высочайший уровень комфорта и удобства. Максимальное количество пассажиров на борту – восемь человек», - комментируют в MexJet.

Citation Latitude вышел на рынок с улучшенными летно-техническими характеристиками, в том числе с увеличенной дальностью и улучшенными взлетно-посадочными характеристиками. Максимальная дальность нового самолета составляет 5077 км/3155 морских миль, что на 277 км/150 морских миль больше расчетных данных, а разбег при взлете сократился до 1091 метра (3580 футов), по сравнению с ранее рассчитанными 1116 метрами (3660 футов).



JETFLITE



- ✈ Private Jet Charter
- ✈ Aircraft Management
- ✈ Air Ambulance
- ✈ Aircraft Maintenance
- ✈ Cargo Flights



Jetflite Sales 24/7
tel. +358 20 510 1900
sales@jetflite.fi



Jetflite Moscow office
Tel: +7 926 08 20 1 20
evgeny.vorobyev@jetflite.fi



Вторичный рынок Gulfstream сжимается

Компания Hagerty Jet Group, специализирующаяся на продаже бизнес-джетов Gulfstream на вторичном рынке, признала прошлый год успешным в сфере продаж самолетов, отметив всплеск сделок, снижение запасов и стабилизацию цен. Брокер также отметил, что в соответствии данными сервисов Vref и Blue Book стоимость подержанных бизнес-джетов Gulfstream в четвертом квартале была стабильной. «Впервые за три года цены на G550 остались неизменными», - сообщает Hagerty Jet. «Раньше они теряли от 18% до 20% в год в течение 36 месяцев».

Компания зафиксировала «сдвиг в рынке». По словам экспертов, потенциальные покупатели подержанных Gulfstream «расстроены» из-за меньшего количества вариантов и укрепляющихся цен. На самом деле, Hagerty Jet сообщает, что три модели, выпускаемые Gulfstream в настоящее время, - G650, G550 и G280 - имеют очень низкий уровень присутствия на вторичном рынке, и сейчас их относительное количество составляют менее 4% от эксплуатируемого флота для каждой модели.

Несмотря на то, что обесценивание большинства моделей Gulfstream снизилось, предложение более старых моделей, включая G200, GIV-SP и GV, остается высоким, с запасами от 10% до 12%, «что больше соответствует текущему среднему уровню по отрасли».

Эксперты также отметили, что отмена в прошлом месяце программы Falcon 5X из-за проблем с двигателем стало огромным ударом для Dassault и создало возможность для Gulfstream первым выйти на рынок в этом квартале с G500. Hagerty Jet также ожидает, что новый законопроект о налоговом учете в США, который позволит в этом году применить 100% амортизационной премии для новых и подержанных бизнес-джетов, «побудит покупателей, которые пока «стоят в стороне», наконец совершить покупку и тем самым сократить предложение». «Мы надеемся, что новый законопроект о налогах побудит крупные корпорации США заказывать новые самолеты, что приведет к появлению на вторичном рынке в 2019 и 2020 годах более ликвидных продуктов», - сообщили в компании.



Фото: Дмитрий Петроченко



авиа
бизнес
групп

www.aviagroup.ru
ops@aviagroup.ru

+7 495 789 38 06

125445 Москва
Ленинградское шоссе
дом 65, строение 3

Будущее гражданских вертолетов просветляется

Рынок гражданских вертолетов в 2018 году продолжит расти, что обусловлено спросом на легкие однодвигательные вертолеты и усиливающийся спрос за пределами Северной Америки – в Европе и Азии. Прогноз вертолетной отрасли от Honeywell указывает на долю легких однодвигательных вертолетов в 58% от общего числа поставок в течение следующих четырех лет, в то время как спрос на легкие двухдвигательные машины будет смещаться к средним и суперсредним вертолетам.

Растущая геополитическая неопределенность в сочетании с сокращением добычи странами ОПЕК должна в этом году поднять цены на нефть и газ, давая ведущим оффшорным операторам новые возможности, поскольку эта отрасль консолидируется и восстанавливается. Однако, ожидание увеличения оффшорной деятельности в Австралии и Азии, и тренд перехода от тяжелых к суперсредним маши-

нам на этом рынке, — это развитие, которое служит хорошим предзнаменованием для компаний Airbus, Bell и Leonardo, у которых имеются или выходят на рынок новые модели. Такие вертолеты также получат преимущество от мировой тенденции приватизации вертолетных поисково-спасательных операций.

Россия и Китай будут продолжать выделять все больше ресурсов на программы разработки гражданских вертолетов во всем спектре размеров и технологий, включая соосные, мультикоптеры и конвертопланы. В США вертолетные операторы EMS продолжают борьбу за существование на фоне увеличения расходов и возмещения затрат за счет сторонних провайдеров, которые терпят неудачу. Можно ожидать большей консолидации в этом секторе. Инициативы, такие как Uber Elevate, будут по-прежнему стимулировать новый рынок городского авиатакси.



Фото: Дмитрий Петроченко



Латвия заказала два AW119Kx

Leonardo Helicopter сообщает о закрытии сделки с Государственной пограничной службой Латвии по приобретению двух вертолетов AW119Kx. Обе машины, предназначенные для широкого круга задач (поиск и спасение (SAR), пожаротушение и ликвидация последствий стихийных бедствий), будут поставлены заказчику в 2019 году. AW119Kx заменят два Bell 206B JetRanger, которые в настоящее время находятся в распоряжении ведомства.



Многоцелевой вертолет AW119Kx с максимальной взлетной массой 2850 кг — это самая современная модификация модели AW119 Koala, разработанной в 1990-х гг. Впервые она была представлена рынку в 2012 г. Ее просторная кабина позволяет быстро трансформировать салон под различные миссии.

AW119Kx оборудован комплексом авионики Garmin G1000H, системой синтетического видения, движущейся картой и системой предупреждения о препятствиях и приближении земли. Вертолет может брать на борт одного пилота и семь пассажиров (либо двух пилотов и шесть пассажиров).

Как сообщает производитель в настоящее время портфель заказов AW119 превысил отметку в 300 машин (120 клиентов). В качестве «воздушного спасателя» вертолеты работают в США, Китае, Республике Корея, Финляндии и Бразилии.

Для Минобороны РФ разработают VIP-версию вертолета «Терминатор»

К ноябрю 2018 года МВЗ им. Миля должен разработать конструкторскую и эксплуатационную документацию для оборудования и проведения испытаний вертолета Ми-8АМТШ-1 в варианте «Салон». Контракт на разработку документации стоимостью почти 32 млн (31 млн 915 тыс) был опубликован на сайте госзакупок.

Генеральным заказчиком серии этих вертолетов является Минобороны РФ, главным исполнителем работ по изготовлению, поставке и проведению испытаний назначен «Улан-Удэнский авиационный завод» (входит в холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех»).

Согласно техзаданию, машины будут изготавливаться на базе военно-транспортных вертолетов Ми-8АМТШ (в исполнении Ми-8АМТШ-В) и предназначаться для перевозки в условиях повышенной комфортности (в том числе, с дополнительной тепло-



звуко-виброизоляции) восьми служебных пассажиров в сопровождении одного бортпроводника.

В материалах к закупке указано, что VIP-версия вертолета будет оборудована специальными узлами связи «Девиз-11М» и системой подвижной президентской и правительственной связи «Радуга-М-В».

Кроме того, вертолеты должны быть подготовлены под возможность установки и применения бортового комплекса обороны «Витебск», предназначенного для защиты от поражения ракетными комплексами противника с инфракрасными системами наведения.

Дизайн-проект интерьера VIP-салона будет разрабатывать ООО «Аэро Такси-Сервис». Эта же компания выполнит работы по изготовлению, поставке и установке мебели, бытового оборудования, освещения и элементов интерьера.

Военно-транспортный Ми-8АМТШ «Терминатор» разработан на базе многоцелевого Ми-8АМТ. Вертолет получил усиленную броню и оснащается новым комплексом авионики, включающим в себя, метеорадар, аппаратуру спутниковой навигации и инфракрасную аппаратуру.

Машина была модернизирована с учетом опыта эксплуатации в Сирии, его новейшая модификация Ми-8АМТШ-В впервые была представлена в зоне закрытого показа на форуме «Армия» в августе 2017 года, сообщили в пресс-службе «Ростеха».

«Данный вертолет позиционируется как многофункциональный и может выполнять широкий круг задач: от транспортно-десантного до огневого обеспечения действий сил специального назначения», — сказали в «Ростехе».

AW139 налетали 2 млн. часов

Компания Leonardo Helicopters сообщает, что мировой флот вертолетов AW139 налетал два миллиона часов. В настоящее время в 80 странах мира в эксплуатации находится почти 900 средних двухдвигательных вертолетов, причем лидирующая машина налетала более 12000 часов.

Разработка вертолета началась в 1997 году на совместном предприятии с Bell. AW139 получил одобрение FAA в 2004 году. Bell вышел из совместного предприятия в 2005 году.

С момента ввода модели в эксплуатацию, производитель провел модернизацию вертолета и сертифицировал разнообразное дополнительное оборудование. Так, компания довела максимальный взлетный вес до 15432 фунтов, что позволило расширить оффшорные операции до уровня Cat. A. Также на 30% сократилось время необходимое для техобслуживания вертолетов. AW139 оснащен главным редуктором, который способен работать в течение 60 минут при отсутствии масла, и дополнительными системами, включая ограниченную и полную защиту от обледенения и лазерную систему предупреждения о близости препятствий. А при обновлении авионики вертолет получил такие системы как ADS-B Out, TCAS II, EGPWS и WAAS/LPV.

С 2004 года 5300 пилотов и 7700 технических специалистов прошли обучение на AW139, а налет на тренажерах к настоящему времени составил 150000 часов.

Симуляторы AS350 B3 и EC135 T2 получили российскую аккредитацию

Вертолетные тренажеры моделей EC135 T2 и AS350 B3, расположенные на летной площадке Тренировочной Академии SAF, Альбервиль, Франция, прошли сертификацию Министерства транспорта РФ.

Французский тренажер модели AS350 B3 стал первым комплексным симулятором в мире, получившим сертификацию для российского рынка.

Первая ступень аккредитации завершилась осенью 2017 года, и уже в декабре тренировочный центр успешно принял первые группы российских пилотов. На данном этапе, полученный сертификат позволяет использовать тренажеры EC135 T2 и AS350 B3 для занятий по программам повышения квалификации и отработки аварийных случаев.

Помимо стандартных миссий, в рамках тренировочных программ возможна отработка специфических заданий в условиях, созданных специально по запросу заказчика (горные полеты, полеты с подвеской, полеты в морской среде, внезапная смена погодных условий и т.д.).

Кроме того, проведение тренировочных полетов на симуляторе позволяет без ограничений отрабатывать действия во внештатных ситуациях, большинство из которых опасно, и их выполнение лимитировано при использовании реального судна.

Тренажеры EC135 T2 и AS350 B3, производства компании Thales, оборудованы широкоформатным экраном (210° x 70°) с мощной системой генерации изображений, а также 6-ю осями для обеспечения максимально реалистичных ощущений при движении и вибрациях.

Эксклюзивным представителем тренировочной базы для российских пилотов стала компания Jet Management Geneva. JMG предлагает компаниям комплексный курс тренажерной подготовки летного экипажа при действиях в стандартных и аварийных ситуациях. Обучение проводится квалифицированными русскоговорящими инструкторами по программам, разработанным в соответствии со стандартами ФАП 128.



JetNet Alliance получает Sovereign

Компании ASL и JetNetherlands, работающие с осени 2014 года под брендом JetNet Alliance Group, вводят в эксплуатацию четвертый самолет Cessna Citation Sovereign, который будет доступен для выполнения чартерных рейсов. Бизнес-джет был построен в 2006 году и будет базироваться в аэропорту Maastricht-Aachen. Ранее самолет имел американскую регистрацию и сейчас заканчивается процесс его внесения в бельгийский сертификат коммерческого эксплуатанта компании. В середине 2018 года Citation Sovereign начнет чартерные полеты.

«После слияния основной задачей партнеров стало расширение собственных возможностей в Европе, оптимизация ресурсов и внедрение современных IT-технологий. Существующая реальность на европейском рынке бизнес-перевозок такова, что мелкие игроки просто обречены, и единственное их спасение – объединение усилий», - комментируют в JetNet Alliance Group.

После объединения компании по-прежнему остаются независимыми и продолжают работать по двум свидетельствам эксплуатанта (бельгийскому и голландскому), однако под единым брендом JetNet Alliance Group. JetNet Alliance Group оперирует парком из более 30-ти бизнес-джетов вместимостью от четырех до двадцати пассажиров (Beechcraft King Air 90/200/350, Piaggio Avanti, Cessna Citation Mustang, CJ1/2+/3, VI/VII, Excel/XLS+, Sovereign+, Falcon 2000, Challenger 605 и Legacy 600). Самолеты базируются в Нидерландах и Бельгии, включая Амстердам, Роттердам, Эйндховен, Маастрихт, Гронинген, Антверпен, Кортрейк-Вевельгем и Брюссель. Численность персонала JetNet Alliance Group составляет более 100 человек, включая 65 пилотов.

Китайцы купили Diamond Aircraft

Китайская компания Wanfeng Aviation приобрела Diamond Aircraft Group, головную компанию одного из крупнейших европейских производителей самолетов АОН Diamond Aircraft Industries со штаб-квартирой в Австрии и его подразделение в Канаде.

Покупка, которая также включает подразделение компании Austro Engine, произошла через год после того, как дочерняя компания Wanfeng Auto Holding приобрела 60% акций канадского филиала. По сообщению китайской компании, это приобретение призвано обеспечить «долгосрочное будущее производителя».

Diamond была создана в 1996 году как ребрендинг австрийской НОАС. Разработчик мотопланеров был приобретен пятью годами ранее уходящим в отставку исполнительным директором Кристианом Дрисом



и его семьей, которые приступили к превращению маленькой компании в крупного разработчика винтовых самолетов.

На сегодняшний день производитель разработал и выпустил более 15 моделей и модификаций, включая одномоторные поршневые двухместный DA20 Katana и четырехместный DA40, двухмоторные поршневые DA42 и DA62 и одномоторный персональный джет D-JET.

«Wanfeng и, в частности, председатель Бин Чэн разделяют мое видение будущего авиации общего назначения», - отмечает Кристиан Дрис. «Я инвестирую по правильным причинам, с долгосрочной стратегией и ресурсами, чтобы реализовать свое видение. Я с нетерпением ожидаю дальнейшего развития Diamond и нашего успешного многолетнего партнерства в Diamond Canada. Я полностью удовлетворен тем, что я оставляю Diamond в очень хороших руках».

С Wanfeng будет продолжаться работа над последними моделями Diamond, в том числе турбовинтовым учебно-тренировочным Dart 450, который планируется ввести в эксплуатацию в этом году, и семейством DA50 с дизельным двигателем.

Бин Чэн говорит, что команда Diamond разработала широкий спектр превосходных самолетов, завоевавших во всем мире уважение своей эффективностью, летными качествами, безопасностью и инновациями. «Основываясь на этом превосходном фундаменте, мы намерены поднять Diamond на долгосрочную лидирующую позицию в мировой авиации общего назначения».

Будущее Global 8000 туманно

На фоне продвижения программы Global 7000, первые поставки которого запланированы в конце этого года, недавние комментарии руководителей Bombardier рисуют мрачное будущее для более короткого, но более дальнего Global 8000. Это заключается в неопределенном графике сертификации, недостатке заказов, и, по мнению аналитика отрасли Ролли Винсента, неясных рыночных перспективах.

Во время дня инвестора в конце прошлого месяца президент Bombardier Business Aircraft Дэвид Колил сказал, что Global 8000 имеет «очень небольшой процент в нашем портфеле заказов», что подразумевает, что спрос на эту модель является довольно «прохладным». У Global 8000 длина пассажирского

салона почти на восемь футов меньше чем у 7000, но дополнительная дальность на 600 морских миль больше и равняется 7900 милям. Глава производителя избегал каких-либо конкретных графиков для нового самолета, заявив, что компания «определит правильный график для 8000, возможно после того, как начнется эксплуатация Global 7000».

Дэвид Колил также коснулся того факта, что новые модели могут быть недостаточно дифференцированы на рынке. «Мы также будем очень внимательно смотреть на производительность 7000 в сравнении с 8000, чтобы понимать различия между ними». Недавние замечание президента и генерального директора Bombardier Inc. Алена Беллемара о том, что

произошло «чрезмерное инвестирование в авиационную отрасль» в последние несколько лет подвергает сомнению то, будет ли компания инвестировать больше, чтобы развести Global 8000 и 7000.

Ролли Винсент, управляющий директор JetNet iQ, говорит: «Я думаю, что Global 8000 больше не находится в их приоритете. По моему мнению, они рассмотрят вариант Global 7000, который получит дополнительную дальность с более высоким взлетным весом. И возможно они назовут его 8000, но это их дело. Кроме того, сроки для любого подобного варианта развития событий неясны. Требования рынка неясны, при том, что Bombardier занимается маркетингом этой концепции с 2010 года и пока принято несколько заказов».

Аналитик также поставил под сомнение коммерческую привлекательность пространства салона при такой сверхбольшой дальности. «Одна из проблем заключается в обеспечении адекватной зоны отдыха для экипажа в уменьшенном фюзеляже 8000 – это, несомненно, работает против дизайна», - сказал Винсент. «Это жизненно важное и ценное пространство».

Тем не менее, представитель Bombardier Business Aircraft сказал, что программа Global 8000 продвигается вперед. «Для 8000 мы не сообщаем дату вступления в строй на данный момент, так как это будет определено позже», - сказал он. «Поскольку большая часть работы по реализации программы Global 8000 уже проходит на Global 7000 с точки зрения разработок (учитывая, что 8000 является производным того же семейства), нам лучше вложить все силы в ввод в строй Global 7000 из-за большего количества заказов, а затем перевести ресурсы на 8000».



RUAG отремонтировала три самолета АэроГео

В течение 2017 года швейцарская компания RUAG Aviation успешно завершила три отдельных и очень сложных мероприятия по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для российской авиакомпании «АэроГео».

Два Pilatus PC-12 и один Cessna-208 Caravan находились в Красноярске на базе оператора и нуждались в значительном ремонте, прежде чем могли бы снова подняться в воздух. В течение 2017 года RUAG отправила три команды в Сибирь, причем каждый из проектов длился несколько недель.

RUAG Aviation начала первый из трех проектов в

марте 2017 года. Авиакомпания АэроГео, выполняющие полеты в Центральной Сибири, приобрела два PC-12, которые в течение длительного времени находились в нелетном состоянии. Самолеты хранились в ангаре без обслуживания и регулярных проверок, в том числе при отрицательных температурах.

«Мы были заинтересованы в том, чтобы начать полеты как можно скорее. Именно поэтому мы связались с RUAG для управления всеми проектами. Они были рекомендованы коллегой и заказчиком RUAG, который также управляет PC-12 в России», - сказал Александр Мамаев, генеральный директор АэроГео. «RUAG предоставил нам отличную поддержку, и мы

были очень впечатлены тем, как они подошли к каждому из проектов. Они работали с каждой деталью с абсолютным профессионализмом, начиная с посещения ангара для оценки объема работ. Затем команды RUAG прибыли в Сибирь со всеми необходимыми инструментами и оборудованием и усердно работали даже при минусовых температурах, чтобы обеспечить точные решения для каждой задачи и проблемы».

Перед каждой поездкой в Сибирь команды RUAG консультировались соответствующим производителем самолетов и двигателей для определения точных задач и рекомендаций, необходимых для достижения условий NTO (non-technical objections) для последующих перегоночных рейсов для PC-12 и испытательного полета Caravan.

Каждый из трех проектов управлялся собственной командой RUAG, которая оставалась на месте в Сибири до тех пор, пока первоначальный ремонт на всех трех самолетах не выполнил стандарты NTO для перегоночных и испытательных полетов, как это определено производителями.

«Постоянное присутствие персонала дало нам возможность эффективно и грамотно обсуждать каждую деталь. Это в целом сэкономило время», - утверждает Александр Мамаев. «RUAG гарантировал, что все процедуры и ремонт точно скоординированы и что все пройдет гладко».

Все проекты выполнены в соответствии с установленным графиком, а второй самолет PC-12 достиг статуса NTO в октябре. После ремонтных работ АэроГео планирует перегнать самолет в Швейцарию в техцентр ТОиР RUAG для технического обслуживания.



Польские ВВС получили первый флагман

Министерство обороны Польши получило первый самолет Boeing 737-800 (Boeing 737-86X) в VIP конфигурации. Борт 0110 (на киле изображены государственные деятели страны Roman Dmowski, Ignacy Jan Paderewski, Józef Piłsudski, Józef Poniatowski и Kazimierz Pułaski) получил специальную ливрею, посвященную столетию независимости страны («100 Years of Poland's independence»).

Самолет был построен в 2017 году и первоначально предназначался для китайской компании 9 Air, однако позже авиакомпания отказалась от самолета и лайнер был передан польским ВВС. О компоновке самолета ничего не известно. В китайской компании 0110 имел 189 мест экономического класса. Однако местные СМИ утверждают, что салон рассчитан на

перевозку 12 пассажиров в бизнес-классе и 120 в экономическом классе.

Весной 2017 года Правительство Польши подвело итоги тендера, объявленного в ноябре 2016 года, на приобретение трех самолетов для перевозки руководства страны. Согласно источникам, Польша приобретет три самолета Boeing 737-800 в VIP конфигурации: один со вторичного рынка и два новых воздушных судна. Общая стоимость сделки составляет \$523 млн. В эту стоимость также включены услуги ТОиР (два года) и подготовка летного и технического персонала.

Что же касается двух новых самолетов ВВJ2, то они будут поставлены заказчику 15 сентября и 15 ноября

2020 года. Именно эти самолеты будут перевозить главу государства. Известно, что самолеты будут иметь специальную компоновку: отдельный кабинет главы государства, 12 мест бизнес-класса и 48 мест экономического класса.

Эпопея с поиском новых бизнес-джетов для главы государства и ключевых министров началась еще в 2010 году, когда польский самолет с президентом Лехом Качиньским, его супругой Марией и видными представителями польской элиты на борту разбился неподалеку от Смоленска. Погибло 96 человек. Тогда же ВВС Польши официально объявили о расформировании VIP-подразделения 36-го полка специального транспорта, в соответствии с решением министра обороны страны, принятым по итогам расследования авиакатастрофы, случившейся в апреле 2010 года. Самолеты Ту-154М и Як-40, которые составляли воздушный парк VIP-подразделения Польши, обслуживающего первых лиц государства, были проданы. Вертолеты сопровождения Bell 412HP переданы в полицию.

Ранее, в 2017 году польские военные получили два новых Gulfstream G550. Gulfstream G550. Первое воздушное судно прибыло в распоряжение польского ведомства в июне 2017 года, второе - в сентябре. Контракт на приобретение двух бизнес-джетов был подписан в ноябре 2016 года. Стоимость сделки составила 440,5 миллиона злотых (почти 110 миллионов долларов). По условиям тендера, новые самолеты должны перевозить 14 пассажиров и багаж на расстояние не менее 5 тысяч километров, а с восемью пассажирами на борту – преодолеть расстояние от Варшавы до Нью-Йорка без промежуточных посадок. Самолеты оборудованы системой радиолокационного опознавания, американская компания также обеспечивает подготовку летного и наземного персонала.



Фото Stefan Mieszkowski

Готовимся к Давосу

Швейцарский курортный городок Давос на несколько дней в году превращается в «столицу мира»: сюда, на Всемирный Экономический Форум, съезжается мировая бизнес-элита. ВЭФ получает от корпораций \$200 млн в год, а экономика Давоса благодаря форуму – 40 млн швейцарских франков. В этом году главное экономическое события года пройдет в период с 23 по 26 января.

Но сегодня речь пойдет не об этом, а о том, как добраться до Давоса. Ближайший к месту проведения форума аэропорт – Samedan St Moritz Airport. Впрочем, подавляющее число участников все-таки предпочитают Цюрих, несмотря на то, что расстояние до Давоса почти в два раза больше. И этому есть объяснение. Аэропорт Цюриха практически не зависит от погодных условий (особенно это актуально в январе) и здесь есть возможность достаточно быстро пересечь на вертолет, который за 30 минут доставит до места событий. Поскольку Всемирный экономический форум привлекает большое количество участников и, как следствие, бизнес-джетов, из года в год проблема паркинга весьма актуально. За несколько дней до начала Форума количество свободных парковочных мест почти не остается, и по этой причине провайдеры настойчиво рекомендуют заблаговременно забуксировать места под частные борта.

Но из года в год отчетливо наблюдается тенденция роста именно чартерных рейсов. Давос находится примерно в 65 км от Samedan St Moritz Airport и в 148 км от аэропорта Цюриха. Другие аэропорты, используемые «для доступа» к Давосу – Friedrichshafen (Германия), Geneva Airport и EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (Швейцария, Франция, Германия). Самолеты могут выполнять рейсы в вышеуказанные порты, но лишь для высадки и посадки пассажиров. Аэродром Дюбендорф (военный аэро-

порт недалеко от Цюриха) также может быть использован для участников Форума, но при условии, если нет необходимости проходить пограничные и таможенные процедуры. Вот несколько примеров стоимости чартерного рейса в Давос. Лондон-Samedan St Moritz Airport (ночной возврат) на четырехместном Citation Mustang обойдется в €10400 (время полета 1 час 45 минут). Рейс Лондон-Цюрих (ночной возврат) на восьмиместном Citation XLS будет стоить €13500 (время полета 1 час 14 минут).

Все аэропорты находятся по крайней мере в 90 минутах езды на автомобиле, и интенсивное движение может существенно скорректировать тайминг участ-

ников. Именно поэтому вертолетные чартеры в Давос имеют такой же высокий спрос, как и чартерные рейсы, но уже с другим, более высоким ценником. Время полета на вертолете из Цюриха до вертолетной площадки Стилли (Stilli helipad) в Давосе составляет 30 минут, и все международные пассажиры должны сначала пройти пограничные и таможенные процедуры до посадки на вертолет. Ограниченность по приему воздушных судов на вертолетной площадке Стилли делает полет по стоимости, практически, одинаковым с чартером из того же Лондона. Цены на вертолетные чартеры по маршруту Цюрих-Давос Сталли (в одну сторону) начинаются с отметки в €8500 (шестиместный Leonardo AW109).



Фото: Дмитрий Петроченко

Сильный год, несмотря на спад в декабре

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в декабре 2017 года. В последнем месяце прошлого года произошло снижение трафика деловой авиации на 1% в годовом исчислении. При этом значительное снижение наблюдалось в сегменте частных полетов на турбовинтовых и поршневых самолетах. Напротив, активность бизнес-джетов увеличилась на 6%. А в целом 2017 год закончился 4%-ным ростом полетов бизнес-авиации по сравнению с 2016-м.



Фото: Дмитрий Петроченко

Замедление активности в декабре было сосредоточено в Западной Европе, с уменьшением количества рейсов в годовом исчислении во Франции, Швейцарии, Германии и Италии. В Великобритании и Испании летная активность несколько выросла. А Германия способствовала наибольшему росту активности полетов в 2017 году.

Польша внесла наибольший вклад в рост трафика в декабре в годовом исчислении, увеличившись на 25%. Активность в Швеции также выросла. Полеты из России и Турции в декабре снизились, хотя по итогам года наблюдается рост. Наибольший относительный рост в 2017 году зафиксирован в Греции, где трафик вырос на 14% по сравнению с 2016 годом.

Хотя в декабре в Западной Европе активность снизилась на 2%, за весь год она показала рост на 3%. Южная Европа в 2017 году выросла на 7% по сравнению с 2016 годом. Годовой трафик из Северной Америки вырос на 4%, а из Ближнего Востока остался на уровне 2016 года.

Коммерческие чартеры показали полный год устойчивого роста, на 7% по сравнению с 2016 годом, и на 9% вырос трафик бизнес-джетов в сегменте АОС. Активность коммерческих деловых самолетов в декабре выросла на 10% в сегментах Ultra-long range, Heavy, Super-Mid, Light и Very Light.

Полеты частных самолетов в декабре снизились на 7%, закончив год с 1%-ным ростом относительно 2016 года, хотя трафик частных джетов снизился. Частные полеты увеличились в сегменте Super-Light, но существенно снизились в остальных сегментах.

В декабре 2017 года зафиксировано небольшое

снижение активности бизнес-джетов Dassault и 5%-ное снижение полетов Hawker, которое было компенсировано увеличением активности Bombardier, Cessna и Gulfstream. Рост на 4% полетов Learjet был обусловлен более чем 25%-ным увеличением рейсов сегментах суперлегких и легких джетов.

Основное снижение активности на внутренних рейсах наблюдалось во Франции, Германии, Швейцарии. Полеты из Великобритании и Франции в Испанию и Италию выросли более чем на 15%. Наибольший рост в декабре наблюдался на маршруте между Женевой и Фарнборо.

Несмотря на общее падение трафика во Франции, количество рейсов из Ле Бурже и Ниццы выросло, в основном в сегменте бизнес-джетов. Фарнборо, Ницца и Биггин Хилл внесли наибольший прирост в активность 2017 года. Все 20 крупнейших аэропортов имели некоторый рост по сравнению с 2016 годом.

Управляющий директор WINGX Advance Ричард Коэ комментирует: «Летная активность в декабре немного снизилась, но, по-видимому, это было связано с погодой, главным образом влияя на трафик легких частных самолетов. Бизнес-джеты продолжали летать больше, при двузначном росте чартерных операций в сегментах легких, суперсредних и крупноразмерных самолетов. В целом, 2017 год был явно годом сильного восстановления спроса на бизнес-джеты в Европе, и мы ожидаем, что в 2018 году это будет заметно еще больше, поскольку лежащие в основе нынешней деловой авиации бизнес-модели могут поддерживать высокую доступность самолетов по конкурентоспособным ценам».

[WINGX Business Aviation Monitor](#)

2018 станет годом роста бизнес-авиации

Отрасль деловой авиации в 2017 году выросла больше, чем за любой другой подобный период после финансового кризиса, при этом активность в Европе увеличилась на 4% по сравнению с предыдущим годом. И, по прогнозам авиаброкера PrivateFly, этот восходящий тренд будет продолжен в 2018 году.

Компания зафиксировала увеличение заказов на частные самолеты на 51% по сравнению с предыдущим годом, а средний счет за рейс вырос на 19,7%. В исследовании трендов 2017 года от PrivateFly также указывается на то, что клиенты становятся моложе: на протяжении 2017 года средний возраст составил 40 лет (против 41 года в 2016 году), а во втором полугодии этот показатель снизился до 38 лет.

Адам Твиделл, генеральный директор и основатель PrivateFly, делает пять прогнозов в отрасли деловой авиации на 2018 год:

Продолжающийся рост рынка

Мы ожидаем дальнейшего роста рынка в 2018 году, как в Европе, так и в США. Чартеры на бизнес-джетах, в отличие от прямого или долевого владения, будут в основе этого подъема, особенно с помощью прорывных бизнес-моделей, которые обеспечивают повышенную доступность и открытость.

Пассажиры бизнес-джетов станут моложе

Пассажиры частных самолетов будут продолжать становиться моложе, и операторы и брокеры должны развиваться, чтобы удовлетворить их потребности. Многие люди считают, что типичный клиент частного джета имеет возраст 50+, но в наши дни это не так, что и показал наш отчет за 2017 год. Поскольку поколение 2000-х начинает входить в трудоспо-

собный возраст, это поколение станет следующей аудиторией частной авиации, которая хочет большего выбора, удовлетворения своих требований и персонализации.

Продолжение консолидации отрасли

За последние несколько лет консолидация в нашей отрасли была ключевой темой. Я думаю, что и в 2018 году мы также увидим больше сделок по слиянию и поглощению, в частности с чартерными брокерами. И клиенты, и отрасль выиграют от меньшей фрагментации в этом сегменте – объединенная покупательная способность мегаброкеров уже не за горами.

Битвы джетов: новые соперники настроены на соперничество с нынешними звездами

Новые самолеты, вступающие в строй в 2018 году, намерены бросить вызов некоторым нынешним по-

пулярным джетам. На одном конце рынка у нас есть Pilatus PC-24, являющийся соперником очень успешного Embraer Phenom 300 (бестселлера в течение последних нескольких лет). С другой стороны – долгожданный Bombardier Global 7000, нацеленный на то, чтобы отнять долю у Gulfstream G650ER – идеального самолета наивысшего достоинства.

Спрос на новые способы оплаты

Оплата – это еще одна область, созревшая для трансформации в 2018 году, и финансовая технология блокчейн может стать гораздо более распространенным решением в нашей отрасли. Оплата в биткойнах (в эфириуме и других криптовалютах) может по-прежнему оставаться нишевой, но ее популярность быстро растет. PrivateFly стала первой в мире компанией деловой авиации, которая предложила оплату в биткойнах еще в 2014 году, и с тех пор мы наблюдаем значительный рост спроса на такие платежи.



Крылья бизнеса II

В феврале 2017 года состоялась первая церемония вручения премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья бизнеса». Михаил Титов – генеральный директор ООО «Системы Бизнес Авиации», идейный вдохновитель проекта, продюсер и спонсор первой церемонии.

«II Церемония вручения премии «Крылья бизнеса» состоится 16 февраля 2018 года в Москве. Как и в прошлом году, я от души приглашаю всех принять участие в проекте – номинировать свою организацию в одной или нескольких из 13 предложенных категорий, приобрести билет и посетить церемонию,

а членов ОНАДА – еще и принять активное участие в личном голосовании!

Премия – абсолютно прозрачный конкурс, вместе мы не только подводим итоги ушедшего 2017 года, мы делаем историю!

Премия «Крылья бизнеса» – флагманский проект Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА); это гарантия того, что охват отрасли максимальный, а определение победителей – объективное.



В целом, сам проект долгий и трудоемкий, и я искренне рад, что он развивается и поддерживается отраслью, и не только: пассажирам деловой авиации, собственникам воздушных судов стоит обратить внимание на «Крылья бизнеса»; именно в руках тех, кто представлен на премии – качество, комфорт и безопасность перевозки VIP пассажиров. Я был рад видеть многих из них на первой церемонии, надеюсь, они посетят «Крылья» и в 2018 году.

Поскольку мы только что встретили НОВЫЙ ГОД, я воспользуюсь случаем и попробую сделать небольшой профильный, касающийся бизнес-авиации России, прогноз на 2018 год.

Итак, рынок в ожидании результатов отмены таможенных пошлин на теперь уже все популярные типы воздушных судов бизнес-авиации вне зависимости от максимального взлетного веса. Логично предположить, что это делается в значительной степени для того, чтобы перевести инфраструктуру бизнес-авиации в российскую юрисдикцию. У собственников больше не будет мотивов не ввозить самолеты в Россию ссылаясь на высокие таможенные пошлины. Помимо всего прочего, импорт самолета в Россию – это лучший способ избежать действия корпоративных и персональных санкций в сфере авиационных бизнес-перевозок, поскольку обезличивает перевозку.

Закономерным следующим шагом в том же направлении может стать усложнение процедур оформления временного ввоза не импортированных в Россию воздушных судов и, соответственно, получения разрешений на право выполнения полета в РФ, особенно для внутренних перелетов.

Таким образом, мы находимся на пороге настоящей революции. Много лет российские авиакомпании

и операторы ждали своего часа, порой проигрывая в нелегкой конкурентной борьбе своим западным оппонентам. Похоже, пришел их час!

На смену же многочисленным брокерским компаниям будут приходиться системы авиатаксы с высокотехнологичными платформами продаж, заказ самолета в которых будет не сложнее покупки авиабилета на регулярный рейс.

Опережающими темпами будет происходить насы-

щение отечественного рынка легкими джетами. Рынок также будет требовать снижения уровня цен на услуги FBO и другие сервисные услуги, что вместе с невысокой стоимостью летного часа легких самолетов приведет к значительному снижению уровня цен на рынке. И, как следствие, рост продаж за счет появления новых клиентов в лице среднего класса и топ менеджмента компаний.

В заключение хочу всех поздравить с наступившим Новым Годом и пожелать всем успехов и счастья!»



Прогулки по Мариньяну

В конце ноября, словно в погоне за бархатной осенью, BizavNews отправился в ласковый и теплый Мариньян, где расположено головное производство Airbus Helicopters. И уже ступив с трапа самолета в Aéroport de Marseille Provence, мы поняли, что впереди нас ожидают увлекательное путешествие и прекрасный отдых. Погода боготворила нам. Наш путь в Aix-en-Provence, где мы поселились на несколько дней, пролегал через живописные долины и величественные горные ряды, а сам город стал настоящим олицетворением французского Прованса. Отдохнув от перелета и вдоволь насладившись достопримечательностями Aix-en-Provence, мы со свежими силами

опять отправились в аэропорт, но уже во владения крупнейшего вертолетостроителя в мире.

Завод Airbus Helicopters расположен в непосредственной близости от аэропорта, что весьма удобно. Благодаря собственному перрону, который входит в структуру Aéroport de Marseille Provence, Airbus Helicopters имеет непосредственный доступ к взлетно-посадочной полосе, а система специальных площадок для испытаний различных узлов и агрегатов делает инфраструктуру компании оптималь-

ной. С одной стороны, Airbus Helicopters совершенно не мешает линейной авиации, а с другой – имеет возможность испытывать новые машины в оптимальных условиях. И поэтому неповторимый шум винтов здесь везде. Иногда кажется, что попадаешь на очередное вертолетное шоу. Обилие ливрей и постоянное движение подчеркивают, что завод загружен заказами. За все время пребывания на заводе чего мы только не увидели: и первые полеты вертолетов, которые только покинули сборочные цеха, и тестовые испытания машин с новым оборудованием и, конечно же, работы с перспективными моделями, такими как H160.

Завод поразил. BizavNews уже был на производстве Airbus Helicopters в баварском Донаувёрте, где производят H135 и H145. Но здесь поразили объемы. Количество цехов и офисных помещений больше напоминает современный городской микрорайон. Мы проделали многокилометровые пути по бесконечным сборочным цехам и отследили рождение вертолета от начала сборки до выкатки «красавца». А эти машины действительно разные. В цехе окончательной сборки могут одновременно стоять как VIP машины, так и вертолеты для специальных задач, буквально «напичканные» инновациями и оригинальными решениями, которые в повседневной жизни спасают сотни жизней и делают воздушные путешествия быстрыми и комфортными.

Чтобы понять, насколько завод большой, давайте ненадолго обратимся к цифрам и историческим справкам. Airbus Helicopters – подразделение компании Airbus, мирового лидера аэрокосмической отрасли и предоставления сопутствующих услуг. Компания Eurocopter Group была создана в 1992 году в результате слияния вертолетного подразделения Aerospatiale (Франция) и Deutsche Aerospace (Герма-



Фото: Дмитрий Петроченко

ния). В январе 2014 в соответствии с новой политикой бренда Airbus компания Airbus Helicopters изменила буквенное обозначение в начале наименований своих продуктов с «ЕС» на «Н». Миссия компании – предоставить наиболее эффективные решения в области гражданского и военного вертолетостроения для охраны правопорядка, спасения жизней и безопасной перевозки пассажиров в самых сложных условиях. В 2016 году компания Airbus Helicopters поставила 418 вертолетов заказчикам по всему миру. Объем заказов составил 388 единиц. Линейка гражданских и военных вертолетов компании является крупнейшей в мире. Airbus Helicopters занимает 47%



Фото: Дмитрий Петроченко

мирового рынка гражданского и ведомственного секторов. По состоянию на 2015 год в эксплуатации у более 3000 клиентов в 154 странах находилось порядка 12 000 вертолетов производства Airbus Helicopters. Общий налет воздушных судов компании составил более 3 млн. часов за 2015 год. Компания Airbus Helicopters представлена по всему миру сетью центров обслуживания клиентов, сервисных и учебных центров, дистрибьюторов и сертифицированных агентов по продажам. Штат компании насчитывает более 22 000 человек по всему миру.

На заводе в Мариньяне производятся легкие вертолеты H125 и H130, средние двухдвигательные вертолеты семейства Dauphin («дельфин»), модель H160, вертолеты суперсреднего класса H175, тяжелые H215 и H225, а также военные модели NH90 и Tiger. Количество сотрудников: 8 614 (компания является крупнейшим частным работодателем в регионе). Общая площадь завода занимает 13 гектаров. Склад запасных частей располагается на площади 44000 м².

Военный сегмент нас не интересует, хотя именно здесь появляются на свет футуристические Tiger, поэтому мы с головой окунулись в мир многоцелевых гражданских вертолетов, посетив множество цехов и открыв для себя достаточно много интересных и новых фактов о компании.

Начнем с H160, который для нас специально демонстрировали в отдельном ангаре и за судьбой которого мы следим пристально. Особая благодарность Бернару Фужарски (Bernard Fужarski), руководителю программы H160, который подробно рассказал о последних новостях программы. Последняя разработка Airbus Helicopters – вертолет H160 средней грузоподъемности с двумя турбинными двигателями – представляет собой нечто большее, чем по-

полнение модельного ряда. Он служит своего рода катализатором, благодаря которому европейский производитель стремится изменить стандарты производства и технической поддержки вертолетной техники. В 2015 году Airbus анонсировал модель как ультрасовременную замену своих двухдвигательных вертолетов AS365 и H155. Как рассказывает Бернар Фужарски, на сегодняшний день летные испытания проходят три опытных образца H160, которые уже налетали свыше 555 часов из 1000 необходимых. Сертификация FAA и EASA намечена на 2018 год, тогда же будут сертифицированы двигатели Safran Arano. Кроме этого, уже в текущем году в полет отправится первый серийный вертолет и начнется сборка первой серии. Линия финальной сборки вертолета H160 в Мариньяне находится на завершающем этапе подготовки к серийному производству. Одновременно с этим готовится система технической поддержки будущих эксплуатантов, для чего на прототипе вертолета проверяются и отрабатываются планы ремонтных работ, электронные рабочие карты, техническая документация и оборудование. Первой машиной, которая будет введена в эксплуатацию в 2019 году, станет вертолет в конфигурации для нефтегазовой отрасли. Далее планируется начать эксплуатацию вертолета в медицинской конфигурации.

И вот мы внутри вертолета, а рассказ еще более усиливает впечатление от увиденного. H160 оснащен полностью композитной конструкцией с динамичными линиями и футуристическим дизайном, отличающимся от предшественников. Он имеет плоский пол салона, огромные иллюминаторы и большое багажное отделение грузоподъемностью 661 фунт. Пассажирскую кабину можно сконфигурировать для размещения четырех или восьми пассажиров со всеми технологическими новинками, которые присут-

ствуют в новейших моделях крупных бизнес-джетов, или же просто разместить 12 человек.

H160 является воплощением множества новых технологий, включая лопасти несущего винта Blue Edge и горизонтальный стабилизатор бипланной схемы, снижающие уровень шума и улучшающие плавность полета. Лопасти Blue Edge имеют наконечники с изгибом, похожим на хоккейную клюшку. При вращении лопастей на концах создается вихревой поток. Изгиб наконечников снижает завихрение, уменьшая уровень шума вертолета на целых 5 дБ.

Визуально перед тобой вертолет из будущего с характерными очертаниями и чувствуется, что этот хищник не отдаст чужаку свою добычу. Это красиво.

Интересный факт. H160 можно назвать интернациональным вертолетом. Например, детали корпуса H160 из композитных материалов производятся в Японии, производство и сборка передней и центральной части фюзеляжа происходит в Германии, лопасти винтов производятся во французском Ле-Бурже, хвостовая балка в Испании.

Но поехали дальше. На H160 установили новые двигатели Safran Argo, экономящие топливо на 10-15%, и систему авионики Helionix с четырьмя большими сенсорными экранами, архитектура которых уже используется на других двухдвигательных вертолетах Airbus Helicopters, включая H135, H145 и H175. В целях оптимизации затрат Airbus решила отказаться от дорогостоящей электродистанционной системы управления полетом и не включать защиту от обледенения лопастей несущего винта в базовую комплектацию. Тем не менее, существует много других приятных технологических новинок, входящих в стандартную поставку.



Двигатели Argo (1300 л. с.) оснащены двухступенчатым центробежным компрессором и регулируемыми направляющими лопатками на входе, снижающими расход топлива на всех этапах полета, в частности, в крейсерском режиме. Они способствуют разгону H160 до максимальной крейсерской скорости в 160 узлов и достижению практического потолка в 20 000 футов, при этом дальность полета составляет 450 морских миль. Airbus Helicopters также утверждает, что Argo сможет похвастаться более низкими эксплуатационными расходами, чем другие двигатели в этом классе. Про этот вертолет можно

рассказывать и рассказывать, но пойдёмте дальше.

Следующие смотрины – H175. Этому красавцу мы посвятим отдельный материал, а пока позвольте поделиться последними новостями программы. Airbus планирует существенно увеличить производство вертолетов H175 в ближайшие два года, рассказал BizavNews директор программы H175 Марк Аллонг. Уже в 2018 году производитель рассчитывает передать заказчикам до 15 машин, а в 2019 году – тридцать. В настоящее время на вертолет размещено более ста заказов. Первый вертолет H175 был по-

ставлен в 2014 году и был введен в эксплуатацию в течение недели. В настоящее время в мире эксплуатируются 19 вертолетов, которые суммарно преодолели планку в 20 000 летных часов. Сейчас производитель имеет твердый заказ на три вертолета в VIP-конфигурации, такое же количество воздушных судов с VIP-салонами уже поставлено. Примечательно, что первая представительская машина эксплуатируется в интересах российского владельца. Впрочем, в Airbus не раскрывают клиента, ссылаясь на конфиденциальность. Также в компании сообщили, что в настоящее время в финальной стадии находится подписание контракта с еще одним российским заказчиком (речь идет о VIP-версии, прим. ред.) и, возможно, до конца года сделка будет закрыта.

Между тем, первый H175 в VIP-конфигурации был поставлен в июле 2016 года частному клиенту, который эксплуатирует его в Европе для полетов на яхту. H175 имеет полностью персонализированный VVIP-салон, разработанный дизайнерской студией Pegasus Design, и вмещает семь пассажиров. Именно Pegasus Design в настоящее время является основным поставщиком дизайн-решений для H175. Нам удалось в деталях ознакомиться с концептом, который был установлен на полноразмерном макете H175. Вертолет с салоном Pegasus Design имеет уникальную компоновку салона с двумя отдельными зонами: в передней части обеспечивается атмосфера гостиной с клубными креслами на четырех пассажиров и камбуз, а в задней части салона расположен диван, на котором с комфортом разместятся три пассажира. В дополнение к эксклюзивному салону и изысканной отделке VIP-версия H175 предлагает также некоторые отличительные элементы. К ним относятся: сдвижная дверь, которая оптимизирует пространство внутри кабины, трехступенчатая под-

ножка с электрическим приводом, электрохроматические окна и декоративная подсветка. Пассажиры могут также пользоваться в полете спутниковой связью, развлекательной системой с ЖК-экранами, на которые может транслироваться карта полета и изображения с носовой и хвостовой камер. Кроме того, эффективная звукоизоляция позволяет пассажирам общаться без гарнитуры. H175 в VIP варианте вмещает от шести до восьми пассажиров, а корпоративная версия – от девяти до двенадцати человек.

Все версии обеспечивают хорошую плавность полета на всех скоростях и климат-контроль салона. Новая версия находится в верхнем сегменте модельного ряда Airbus для деловой и частной авиации.

Мы чувствуем, что немного утомили вас, уважаемые читатели, поэтому рассказы о производстве H125 и других моделей оставим на потом, так же как и отчет о проекте будущего CityAirbus и уникальном стенде Iron Bird.



Фото: Дмитрий Петренко

Самолет недели

Оператор: *Windrose Air Jetcharter GmbH*

Тип: *Gulfstream G150*

Год выпуска: *2009 г.*

Место съемки: *январь 2018 года в Milan Malpensa (MXP/LIMC), Italy*



Фото: *Дмитрий Петроченко*