



На минувшей неделе мы вновь отметили штиль в информационном потоке. Надеемся, что такие периоды будут не частыми. А с понедельника в Дубай стартует МЕВАА 2018 – главное событие отрасли на Ближнем Востоке. Вот где будет весело и интересно. Нас ждет масса новых встреч, демонстрационные полеты, общение с первыми лицами компаний. В этом году в аэропорту Аль Мактум ожидается несколько новинок от ведущих производителей. На статике мы вновь увидим множество джетов и вертолетов, а также машины класса VVIP – Airbus A340-300, Boeing 787-8BBJ. Традиционный российский десант также будет, а мы в привычном онлайн формате будем ежедневно вещать. Ну и встречаться, разговаривать, да и просто отдыхать. Дубай все-таки...

Вновь хотелось бы отметить партнеров из авиакомпании «Меридиан», которая стала участником ежегодной конференции ЕВАА по безопасности полетов. Ежегодная конференция ЕВАА – ведущая европейская площадка, посвященная вопросам безопасности полетов. В конференции принимали участие представители авиакомпаний, авиационных властей, терминалов, компаний по наземному обслуживанию, топливных компаний, производителей авиационной техники, страховых и финансовых компаний не только из Европы, но и других регионов мира. Подробнее читайте в этом выпуске.

Тем временем Avinode фиксирует усиление спроса в сегменте средних бизнес-джетов, в который компания относит средние, суперсредние и тяжелые деловые самолеты. Эксперты задались вопросом почему средние джеты сейчас популярны? Ответы в этом выпуске.



Средние джеты на подъеме

Avinode фиксирует усиление спроса в сегменте среднеразмерных бизнес-джетов. Эксперты задались вопросом – почему средние джеты сейчас популярны?

стр. 22



Обзор новинок вертолетной индустрии за 2018

Пока что у нас нет личных летающих автомобилей, но в 2018 году представления о том, что технологии вертикального взлета радикально меняют способ передвижения людей и грузов, начали обретать четкие очертания

стр. 23



Новые бизнес-джеты и VIP-вертолеты 2018 г

Рынок бизнес-авиации потихоньку восстанавливается после кризиса 2008 года, однако рост этот довольно медленный

стр. 24



Опыт, мастерство и универсальность

Компания Nesterov Aviation провела встречу «Истории выдающегося пилота» с опытным летчиком-испытателем Pilatus Aircraft Фреди Прачойниг

стр. 30

Gulfstream

G280



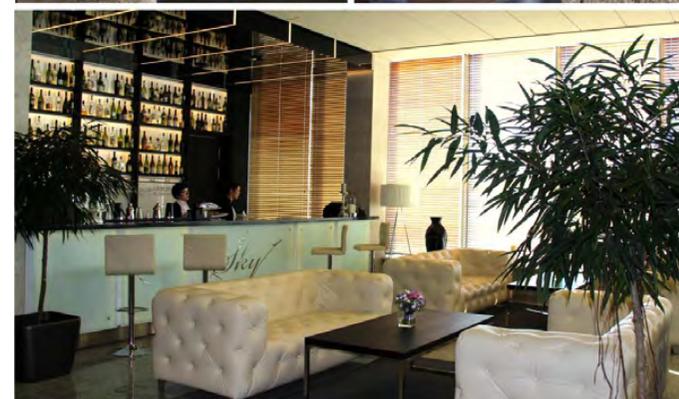
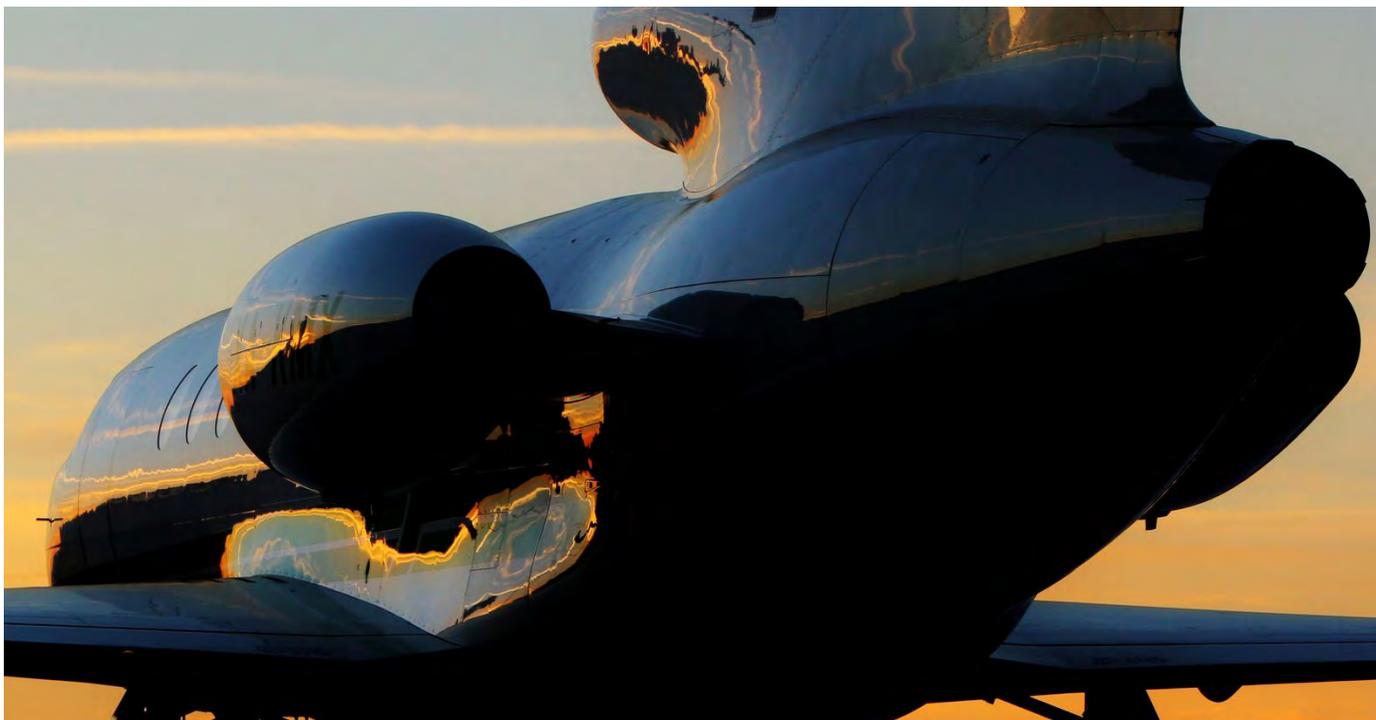
Ставки по страхованию для авиакомпаний могут вырасти

По словам Мэтта Драммелсмита из Aviation Specialty Insurance, сегмент страхования самолетов перешел от мягкого к жесткому рынку «всего за несколько коротких месяцев». «То, что когда-то было процессом получения конкурентных котировок от нескольких страховщиков, теперь превратилось в надежду, что действующий страховщик не станет предлагать несправедливо повышенных ставок».

По его словам, эксплуатанты воздушных судов должны ожидать повышения ставок страхования при обновлении договоров, отметив, что обычно увеличение варьируются от 5 до 30 процентов и более, что зависит от статистики потерь, отрасли и типа воздушных судов. Именно эти факторы будут

влиять на то, какой процент выберут страховщики. Этот рост является результатом «массы аварий – как по серьезности, так и по частоте – за короткое время», включая аварию вертолета в Ист-Ривер, инцидент с вертолетом в Гранд-Каньоне, падение вертолета в Лестер-Сити и происшествие Boeing 737 Lion Air.

«Подавляющее большинство авиационных операторов безопасны и безаварийны, что делает более трудным разговор, когда объясняется повышение ставки для них», - объяснил Драммелсмит. «Однако на данный момент у нас есть отраслевая проблема, а не отдельная проблема страхователя. Это похоже на сообщество, которое собирается вместе, чтобы поддержать общее дело».



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

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

Аэровокзал Бельбека получит VIP-терминал

Проект здания пассажирского терминала аэропорта Бельбек (Севастополь) планируется разработать в течение 2019 года, он будет рассчитан на работу с малыми рейсами деловой авиации и обслуживать до 20 пассажиров в час, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе международного аэропорта Симферополь, курирующего развитие гражданского сектора аэродрома.

Бельбек – военный аэродром, одна из самых южных точек базирования Воздушно-космических сил РФ. До конца года должна завершиться его модернизация, в том числе строительство второй ВПП. В случае необходимости там смогут базироваться страте-

гические ракетноносцы и дальние бомбардировщики, при этом Бельбек сможет принимать и гражданские самолеты.

«Гражданский сектор аэропорта Бельбек будет предназначен для обслуживания рейсов деловой авиации. Рейсы государственной авиации при необходимости также могут воспользоваться гражданским терминалом аэропорта Бельбек. Разработка проекта должна завершиться в 2019 году», - сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что речь идет об основном здании аэровокзала. Строительство будет вестись на средства ООО «Международный Аэропорт Симферополь», стоимость и сроки будут определены после завершения проектирования.

В размещенной на сайте госзакупок документации говорится, что подрядчику предстоит разработать проект здания аэровокзала, а также привокзальной площади, парковки для частного транспорта и такси на 12 машиномест, подъездной дороги и внутренних проездов, перрона, участка перспективной застройки ангаров и другое.

Терминал будет рассчитан на обслуживание только внутренних рейсов, площадь составит около 500 кв. м. Планируется без потери комфорта минимизировать площади для пассажиров и сократить помещения административного и служебного назначения, так как при отсутствии рейсов аэровокзал не будет функционировать. В час терминал будет обслуживать до 20 пассажиров, принимать только по одному рейсу на вылет и прилет.

Источник: ТАСС



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ Москва Шереметьево



- ✈ Места стоянки для всех типов ВС
на новом собственном перроне деловой авиации
- ✈ Слоты без ограничений и режимов
в любое время суток
- ✈ 10 минут от Москвы
новая дорожная инфраструктура

 GROUP
FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

a-group.aero

+7 (495) 981 38 26
client@a-group.aero

Волваздел и Сблв 2007 ллалелел глрслвлм млрлм комлмн Волваздел лс. мллел деслрнм стрлктур лБолваздел лс. Все прлвл злщлмнн.



Непревзойденный. От замысла до воплощения.

Это не простая случайность. Это тщательно продуманное решение. Исключительное сочетание летных характеристик и плавности хода - плод непрерывного стремления Bombardier к инновациям. Сочетание совершенства инженерной мысли и мастерства. Спокойный, плавный полет - уверенность, которую дают только самолеты Bombardier.

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

Bombardier рассчитывает поставить в 2019 году 155 джетов

Bombardier ожидает, что поставки бизнес-джетов компании увеличатся в следующем году на 10% и более и составят от 150 до 155 самолетов. Этому будет способствовать наращивание темпа производства нового флагмана Global 7500, говорится в сообщении компании. На ежегодном Дне Инвестора, который прошел в четверг, производитель предположил, что подразделение Business Aircraft получит в 2019 году доход около \$6,25 млрд.

Оценка поставок в 2019 году выросла по сравнению с оценкой в 2018 году (около 135 бизнес-джетов), в то время как прогноз по доходам предполагает рост существенно более \$5 млрд., которые ожидаются в этом году. Это приблизит Bombardier к цели иметь

доход \$8,5 млрд. к 2020 году в подразделении Business Aircraft.

Ожидается, что общий корпоративный доход в 2019 году увеличится на 10%, до \$18 млрд., а EBITDA до выплат по специальным статьям расходов вырастит на 30% от \$1,65 млрд. до \$1,8 млрд. Специальные статьи расходов включают расходы по реструктуризации в размере \$250 млн. и непредвиденные расходы в размере \$250 млн. при вводе в эксплуатацию Global 7500.

«Три года нашего плана оздоровления – и Bombardier гораздо более сильная компания», - сказал президент и генеральный директор Bombardier Inc. Ален Бальмара. «Мы уверены в достижении наших целей к 2020 году и видим огромные возможности после 2020».



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Surf Air покидает Европу

Американский оператор Surf Air сворачивает свою европейскую деятельность. Компания выполняла регулярные рейсы из аэропорта Лондон-Сити на Cessna Citation Mustang под АОС компании Globe Air. Основной бизнес-моделью Surf Air было членство с ежемесячной подпиской и доступом ко всем маршрутам.

«Мы закрыли европейскую компанию на прошлой неделе и решили сосредоточиться на нашем основном рынке в США», - сказал председатель и главный исполнительный директор Surf Air Судхин Шахани.

Surf Air Europe начала свою деятельность в начале 2017 года в лондонском аэропорту Лутон, используя один Embraer Phenom 300, которым управляла FlairJet. Первые маршруты оператора были до Ибицы

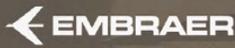
и Канн, в дальнейшем были добавлен Цюрих. Также компания планировала выполнять полеты в Амстердам, Брюссель и Женевы.

Прежде чем начать полеты в Цюрих, Surf Air Europe разместила свою базу в аэропорту Лондон-Сити, сославшись на пожелания клиентов. Компания также рассказала о добавлении большего количества самолетов, таких как Pilatus PC-12NG, которые составляют ядро компании на Западном побережье США. Тем не менее, европейский рынок не стал для компании прибыльным.

Саймон Таллинг-Смит, который присоединился к компании, чтобы управлять европейским подразделением, также покинул Surf Air.



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

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

В аэропорту Вены построят два ангара для бизнес-джетов

Администрация Flughafen Wien AG анонсирует строительство двух новых ангаров на территории аэропорта Вены. Управлять новыми объектами, которые будут введены в эксплуатацию в 2019 году, станет дочерняя Vienna Aircraft Handling GmbH. Ангары получат и свои новые обозначения Hangar 8 – откроется летом 2019 года и Hangar 9 – осенью того же года.

Как рассказывают в Vienna Aircraft Handling, оба ангара будут иметь размеры 55 на 65 метров, высота составит 10 метров, что позволит размещать самолеты класса Bombardier Global. Сейчас Vienna Aircraft Handling уже эксплуатирует четыре аналогичных объекта общей площадью 16000 кв.м. Сейчас комплекс деловой авиации в аэропорту Вена входит в десятку крупнейших в Европе.

Vienna Aircraft Handling является 100%-ным дочерним предприятием акционерного общества Аэропорт Вены (Flughafen Wien AG).

«Компания была основана в 1997 году, главными целями деятельности компании является, с одной стороны, предоставление услуг и сервиса воздушным судам (в особенности, деловой авиации), и, с другой стороны, обслуживание пассажиров категории VIP аэропорта Вены. В сфере деловой авиации компания является не только управляющим VIP терминала, но и обладает всеми необходимыми лицензиями по наземному обслуживанию воздушных судов. В прошлом году оборот компании составил более 13 млн. евро», - комментируют в Vienna Aircraft Handling GmbH.



- Новый регион
- Центр бизнес-авиации FBO RIGA



www.fcg.aero

Gulfstream привезет на МЕВАА два новых джета

В рамках открывающейся на следующей неделе в Дубае (Dubai Al Maktoum International Airport) выставки МЕВАА 2018 американская Gulfstream Aerospace впервые покажет местной публике два своих новых бизнес-джета – G500 и G600. Наряду с ними на стенде будут показаны G280, G550 и G650ER.

Напомним, что поставки новейшего G500 начались осенью этого года. Сейчас в эксплуатации находятся четыре самолета. Gulfstream планирует до конца года поставить 8-10 G500. Прогнозы по поставкам на 2019 год не разглашаются.

Также в Gulfstream сообщили, что почти завершены сертификационные испытания новейшего бизнес-джета G600: выполнены тестовые полеты в условиях

обледенения, а также испытания на функциональность и надежность – единственные тесты, которые остались для одобрения FAA. Американский производитель сообщает, что пять опытных самолетов налетали более 2700 часов в 715 полетах, и планируется ввести самолет в эксплуатацию в начале 2019 года.

В октябре Gulfstream объявил о втором с момента запуска в 2014 году увеличении дальности полета G600. Теперь бизнес-джет может летать на 5500 морских миль (10 200 км) на скорости 0,90 Маха – на 700 миль больше первоначальных 4800 миль и на 400 миль больше, чем предыдущее увеличение дальности. Максимальная эксплуатационная скорость самолета составляет 0,925 Маха, а дальность при 0,85 Маха – 6500 миль.



A vertical poster for the 'Wings of Business' award ceremony. At the top, it says '22 ФЕВРАЛЯ 2019' in white. Below that, 'КРЫЛЬЯ БИЗНЕСА' in red. Underneath, in smaller red text: 'НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ ЗА НАИВЫСШЕЕ ДОСТИЖЕНИЕ В ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ'. The central graphic features a silhouette of a man in a suit with large, glowing red wings, standing on a white path that leads to the text 'КРЫЛЬЯ БИЗНЕСА' in white. The year '2019' is written in large red numbers on either side of the man. At the bottom, it says '22 FEBRUARY 2019' in white, 'WINGS OF BUSINESS' in red, and 'A NATIONAL AWARD IN THE FIELD OF BUSINESS AVIATION' in red. The website 'WINGSAWARD.RU' is at the very bottom.

На продажу выставлен BBJ787 Президента Мексики

Специальный летный отряд Президента Мексики (входит в структуру Fuerza Aérea Mexicana) выставил на продажу самолет BBJ787-8. Сейчас лайнер находится в Southern California Logistics Airport.

Самолет вмещает 82 пассажира и сможет беспосадочно выполнять полеты на расстояние до 17760 км. Общая площадь салона составляет 223 кв.м. Шикарный лайнер с бортовым номером XC-MEX приступил к полетам в марте 2016 года. Разработкой интерьера и кастомизацией занималась Associated Air Center (входит в группу StandardAero). По данным агентства Universal казне самолет обошелся в \$750 млн. Оплачивать покупку самолета Мексика планировала постепенно, срок погашения всех платежей - 25 лет.

«Boeing 787 называют Dreamliner – лайнером мечты,

а VVIP BBJ 787 поистине заслужил звание DreamJet. Дальность полета нового самолета бизнес-класса составляет 16000 км. Он способен без остановки лететь на протяжении 17,5 часа при числе Маха 0,85», - отметили в компании.

История BBJ Dreamliner началась в ноябре 2013 года, когда Boeing выкатила из цеха окончательной сборки в Сиэтле первый самолет Boeing 787 в VIP-конфигурации, предназначенный для Abu Dhabi Amiri Flight - Presidential Flight Authority (бортовой номер A6-PFC), осуществляющей перевозку первых лиц ОАЭ.

В настоящее время портфель заказов на BBJ787 состоит из 18 самолетов, девять из которых поставлены клиентам и шесть находятся в эксплуатации.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС поработает с префиксом EW

Белорусские авиационные регуляторы (Министерство транспорта и коммуникаций Белоруссии) одобрил ООО «СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС» (входит в состав SKYPRO GROUP) в качестве провайдера услуг ТОиР для вертолетов А109Е, А109S, А109SP, АW139 и турбовинтовых самолетов Pilatus PC-12 (все версии), зарегистрированных в Белоруссии (префикс EW). Российская компания сможет выполнять периодическое и оперативное техническое обслуживание.

Напомним, то в мае текущего года технический центр СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС получил официальный статус авторизованного центра по техническому обслуживанию вертолетов AgustaWestland А109S, А109Е, АW109SP. В июне 2018 года в парк СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС «пришел» еще один новый вертолет АW139 отечественной сборки, а штат авиакомпании пополнился высококлассными специалистами, прошедшими обучение в академии Leonardo в Италии, а также в швейцарском учебном

центре Pilatus. Компанией также ведутся работы по аудиту и техническому сопровождению еще нескольких ВС марки Leonardo различных моделей.

Компания СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС активно ведет работы развитию авторизованного производителем, сервисного центра по обслуживанию самолетов Pilatus PC-12 совместно с российским авторизованным центром по продажам Pilatus – Nesterov Aviation. В рамках данного проекта уже получен сертификат на оперативное и периодическое техническое обслуживание самолетов, закуплен полный спектр необходимого оборудования, сертифицирована собственная служба по расшифровке и обработке полетной информации для самолетов Pilatus PC-12 NG и получен сертификат авторизации от производителя.

Сейчас в Белоруссии эксплуатируются два самолета Pilatus PC-12NG компании BySky.



Фото: Дмитрий Петроченко

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

Операторы готовятся к новой схеме управления выбросами CO₂

С 1 января операторы бизнес-авиации по всему миру намерены начать участвовать в новой схеме компенсации выбросов, разработанной ИКАО. Ожидается, что схема сокращения выбросов для международной авиации (CORSIA) будет вводиться постепенно, что значительно контрастирует с противоречиями, с которыми сталкиваются компании в Европейской схеме торговли выбросами (Emissions Trading Scheme – ETS), когда она начинает применяться к авиации.

ETS будет работать до тех пока ЕС не удостоверится, что CORSIA является жизнеспособной заменой, но действие так называемой «приостановки» (системы торговли квотами на выбросы парниковых газов), которая влияет только внутренние европейские рейсы, будет расширено.

По словам Брюса Парри (Bruce Parry), директора по

окружающей среде Международного совета деловой авиации (IBAC), ИКАО предоставила ряд шаблонов CORSIA для решения проблем небольших операторов, которые часто имеют одно воздушное судно и просто не располагают ресурсами для администрирования сложных схем. Примером может служить Инструмент отчетности о выбросах CORSIA (CORSIA Emissions Reporting Tool – CERT).

Кроме того, чтобы снизить административное воздействие на отрасль, IBAC и члены ассоциаций бизнес-авиации гарантировали, что операторы осведомлены о выбросах и льготах, и предоставляли онлайн-расчеты, чтобы операторы могли быстро оценить, могут ли они, в конечном счете, принять участие в схеме и выкупить объемы.

«Если вы находитесь в зоне освобождения, вам не

нужно делать какие-либо отчеты», - сказал Парри. Порог для небольших операторов – 10000 тонн CO₂ в год и самолет с весом менее 5700 кг/12 566 фунтов. По данным NBAA, бизнес-джет нового поколения должен летать в течение 2000 часов и более ежегодно на международных рейсах, чтобы достичь такого порога CO₂. «Если вы используете более миллиона галлонов топлива в год, вы, вероятно, будете соответствовать схеме», - говорит Парри.

Поскольку 2019 и 2020 годы являются «определяющими эффективностью» годами, 2021 год ознаменует начало первого трехлетнего периода коррекции. После этого операторы должны будут выкупать компенсационные выбросы на международном рынке. Эта схема становится обязательной с 1 января 2027 года. Сейчас операторы проводят мониторинг на соответствие новым правилам.



Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero

+7 495 234 26 42

«Меридиан» — участник ежегодной конференции ЕВАА по безопасности полетов

Конференция проходила 29-30 ноября в Кельне, Германия, при поддержке Международного совета деловой авиации (IBAC) и Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Ежегодная конференция ЕВАА – ведущая европейская площадка, посвященная вопросам безопасности полетов.

Авиакомпания «Меридиан» получила приглашение от ЕВАА на участие в конференции и выступление с докладом «Взгляд российского оператора на интеграцию СУБП и СМК».

«Мы благодарны Европейской ассоциации бизнес-авиации за приглашение на конференцию и возможность выступить с докладом. С похожим материалом мы выступали в этом году в рамках деловой программы выставки RUBAE, которая проходила во Внуково-3. Наш доклад показался европейским коллегам

интересным, и мы получили приглашение выступить с ним на конференции ЕВАА. Насколько я знаю, выступление российской компании на подобной конференции произошло впервые.

Хочу отметить особую роль ОНАДА и лично ее исполнительного директора, Анны Сережкиной, в организации нашей поездки и выступления на конференции.

Несколько слов хочу сказать о самом мероприятии. Очень высокий уровень не только организации, но и что самое главное – содержательной части конференции! Расцениваем свое участие как очень полезное. Но, уверен, польза обоюдная – у наших иностранных коллег было много интересных докладов, но и нам было чем поделиться с ними. Наш доклад был встречен очень тепло, в процессе его обсуждения мы почувствовали живой и неподдельный интерес к теме доклада. Должен сказать, что сама идея интеграции

систем управления безопасностью полетов и управления качеством, которой мы занимаемся у себя в авиакомпании уже несколько лет, до сих пор является достаточно смелой. Но мы уверены, что путь, который мы выбрали, верен и интеграция этих систем вскоре станет общим трендом в авиации.

Также необходимо сказать, что по поручению В.Н. Тасуна, президента «Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ), членом которой является авиакомпания «Меридиан», мы провели переговоры, целью которых было обсуждение сотрудничества между АЭВТ и IBAC. По их результатам достигнуты договоренности по налаживанию контактов между АЭВТ и IBAC. Уверен, что сотрудничество таких уважаемых отраслевых организаций пойдет только на пользу и их участникам и авиации в целом» — заявил Владимир Лапинский, Генеральный директор авиакомпании «Меридиан».



BERMUDA
AIRCRAFT
REGISTRY

Searching for a Registry?

Our experienced team
are ready to assist you.

Tell me more

Boutsen Aviation представит на МЕВАА Airbus A319CJ

Компания Boutsen Aviation (Монако), специализирующаяся на предоставлении брокерских услуг по покупке и продаже частных самолетов, примет активное участие дубайской выставке МЕВАА 2018, которая начнет работу 10 декабря. На статической площадке компания представит Airbus A319CJ с эксклюзивным интерьером, разработанным дизайн-студией Альберто Пинто. Речь идет о 19-местном бизнес-лайнере компании Acropolis Aviation (бортовой номер G-NOAH, 2010 года выпуска). Особенность дизайна – современный архитектурный стиль и нетрадиционные решения при проектировании элементов интерьера. Но подробно с новым салоном все желающие смогут ознакомиться непосредственно на выставке. В компании предложат потенциальным клиентам экскурсию на борт самолета.

Также в компании сообщают, что в период с сентября по ноябрь закрыт ряд сделок и продано 365-е воздушное судно (Falcon 7X # 112, Saudia Private

Aviation). Юбилейную 350-ю машину компания реализовала в начале текущего года.

«Нашими клиентами были разные люди – от Михаэля Шумахера до князя Альберта II. Я работала в компании с момента ее основания, но моя душа и сердце всегда принадлежали искусству и дизайну. В один прекрасный день клиент, купивший в Boutsen Aviation два самолета Airbus, заявил, что не совсем доволен интерьером. Сам он этим заниматься не хотел, так что показал на меня и сказал – «У вас отличный вкус, я хочу, чтобы вы обо всем позаботились!» Я подобрала и скоординировала для его самолетов все – начиная от подушек, цветочных ваз, фарфоровых ведерок для шампанского и заканчивая настольными лампами, постельным бельем и кашемировыми одеялами. Это стало началом моей второй карьеры и компании Boutsen Design», – комментирует глава компании Даниэла Бутсен.



JETFLITE

Мы превращаем Вашу обычную поездку в незабываемое путешествие!



- ✈ Чартерные авиаперевозки
- ✈ Управление воздушными судами
- ✈ Медицинские рейсы
- ✈ Техническое обслуживание воздушных судов
- ✈ Грузовые авиаперевозки
- ✈ Уникальная конфигурация Challenger-604 до 18 пассажиров



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



Jetflite Московский офис
Tel: +7 926 08 20 1 20
evgeny.vorobyev@jetflite.fi



Eric E1000 готов к получению сертификата

Американский производитель Eric Aircraft рассчитывает в декабре получить разрешение на проверку типа для одномоторного турбовинтового E1000 в рамках подготовки сертификационных тестов FAA.

Два прототипа E1000 к настоящему времени налетали более 800 часов, и Eric заявляет, что надеется получить сертификат типа в начале нового года и вскоре передать заказчикам первые самолеты.

Директор по продажам Eric Aircraft Майк Шредер говорит, что сертификационная кампания E1000 стала «трудным и требовательным процессом», ссылаясь на строгие процедуры тестирования композитных самолетов. Именно из-за этого возникла двухлетняя задержка при выводе на рынок E1000. «Тем не менее, мы находимся на последнем этапе, а самое сложное позади», - говорит он.

Задержка не повлияла на продажи E1000, который стоит \$3,25 млн., при этом в настоящее время портфель заказов насчитывает 85 воздушных судов. «Интерес сильный, и на самом деле он возрастает», - говорит Шредер.

Производитель сотрудничает с сервисными центрами по всей территории США для обеспечения техподдержки и в ближайшие месяцы начнет одобрять провайдеров ТОиР. «Сеть будет расширяться во всем мире «в тандеме с международными сертификатами и поставками», - говорит Шредер.

Между тем, последний, 54-й комплект самолета Eric LT, на котором базируется E1000, получил сертификат летной годности и будет поставлен владельцу в начале следующего года. Программа была прекращена в 2012 году.



авиа
бизнес
групп

www.aviagroup.ru
ops@aviagroup.ru

+7 495 789 38 06

125445 Москва
Ленинградское шоссе
дом 65, строение 3

PrivatAir подала заявление о банкротстве

Швейцарская чартерная авиакомпания PrivatAir вместе со своей дочерней компанией в Германии подала заявление о неплатежеспособности. Это решение следует спустя несколько недель неопределенной ситуации в PrivatAir после того, как она была внесена в корпоративный реестр в Женеве как подлежащая банкротству, но которое впоследствии было обжаловано и отменено.

PrivatAir заявляет, что за последние несколько недель ряд событий оказал «значительное влияние» на

будущий бизнес-прогноз и жизнеспособность компаний. Это вынудило оба предприятия подать заявление о несостоятельности.

PrivatAir была создана более 40 лет назад и насчитывает около 230 сотрудников. Компания специализировалась на бизнес-перевозках на Boeing 737 и Airbus A319 с корпоративными салонами, а также на премиальных маршрутах для крупных авиаперевозчиков. PrivatAir также эксплуатировала широкофюзеляжные самолеты, такие как Boeing 767, и была заказчиком Boeing 787.



AIRCRAFT CHARTER COMPANY

JETVIP

Летаем выше других!



СЕРВИС ПО ВСЕМУ МИРУ: 24/7

- Аренда бизнес джета
- Вертолетный трансфер
- Аренда яхт
- Медицинская авиация
- Групповые перелёты

ОСТАВИТЬ ЗАЯВКУ

Семинар по безопасности полетов: теперь не только для деловой авиации

IV практический семинар по безопасности полетов и безопасности топливообеспечения пройдет под эгидой Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА) и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Мероприятие состоится 19 марта 2019 года, в Москве, в отеле «Аэростар».

За годы проведения мероприятия, уникальное в своем сегменте, набрало значительную популярность, благодаря насыщенной и качественной программе. IV семинар получит существенное развитие и в 2019 году охватит темы, актуальные не только для организаций деловой авиации, но и для линейных перевозчиков.

Мероприятие пройдет под эгидой двух ассоциаций – ОНАДА и АЭВТ. Структура семинара предполагает общее пленарное заседание с последующей работой

двух параллельных сессий: деловая авиация и линейные авиаперевозки.

«Я очень рада, что инициатива проведения мероприятия по безопасности полетов была не только реализована, но проект развивается и растет с каждым годом. Наше сотрудничество с АЭВТ в рамках семинара – нужный и важный этап и я хочу поблагодарить коллег из ассоциации эксплуатантов за доверие и готовность работать вместе.

Тема безопасности в авиации очень широкая и будет актуальна всегда. В этом году мы определили тематику, общую для членов двух ассоциаций: человеческий ресурс и человеческий фактор. Надеюсь, что авиапредприятиям будет интересно и полезно посетить семинар и в марте 2019 года у нас будет уже не один, а два полных зала!», - комментирует Анна Сережкина, Исполнительный директор ОНАДА.

Заместитель исполнительного директора АЭВТ Борис Шокуров также возлагает большие ожидания на мероприятие: «Мы с большим удовольствием встретили предложение ОНАДА принять участие в семинаре. Ранее наши представители посещали семинар; впечатления самые положительные. Вопросы безопасности полетов лежат в корне эффективной деятельности авиапредприятий. Это тема, которая касается всех без исключения и нуждается в системной и регулярной проработке. Обмен информацией – важная составляющая этой работы. Такая площадка как ежегодный семинар – отличная для этого возможность. Ждем коллег на семинаре, 19 марта 2019 года в Москве!»

Информация о IV «Безопасность полетов. Безопасность топливообеспечения» на сайтах www.bizavsafety.aero, www.rubaa.ru, www.aevt.ru.



ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР

Безопасность полетов
Безопасность топливообеспечения

19 МАРТА 2019 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"

bizavsafety.aero

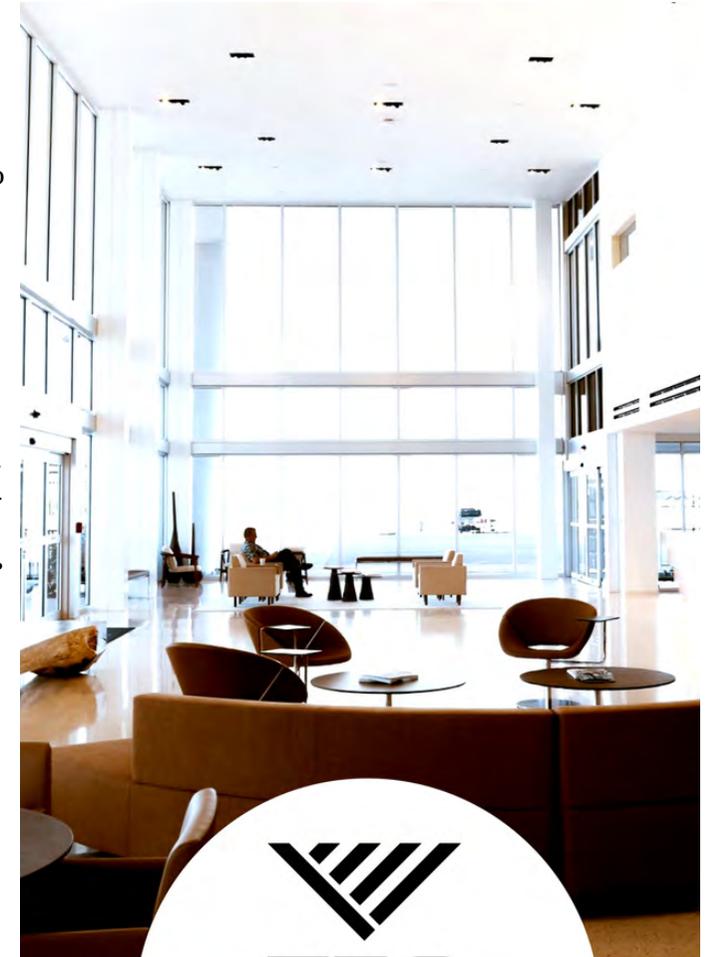
Click Aviation Network на МЕВАА 2018

Click Aviation Network во второй раз примет участие в международной выставке Ассоциации бизнес-авиации Ближнего Востока и Северной Африки (МЕВАА), которая пройдет с 10 по 12 декабря 2018 года, на собственной базе компании в Дубае, ОАЭ.

«Мы воспользуемся этой возможностью, чтобы представить платформу Click Omega Platform и наше обновленное предложение по поддержке и организации полетов, продолжая строить и укреплять связи с профессионалами отрасли. Выставка МЕВАА известна как Глобальный центр деловой авиации, объединяющий компании и профессионалов со всего мира, чтобы продемонстрировать тенденции и инновации в авиации. Аналогично, Click Aviation Network является мостом для авиационной промышленности через платформу Click Omega Platform, которая объединяет профессионалов в области авиации с помощью технологии искусственного интеллекта прозрачным и удобным для пользователей способом, что повы-

шает эффективность всех операций. Наша сетевая концепция является краеугольным камнем для общения без ограничений, который проходит через вездесущую цифровую платформу. Мы продолжаем повышать нашу профессиональную квалификацию в качестве глобального поставщика услуг по получению разрешений и организации наземного обслуживания по всему миру. Благодаря своему масштабу и величине МЕВАА 2018 служит идеальным местом для Click Aviation Network, чтобы официально объявить о своих новых достижениях в этой отрасли», - прокомментировали BizavNews в компании.

Click Aviation была основана с целью предоставления всесторонних и технологически продвинутых авиационных услуг авиакомпаниям по всему миру. Платформа Click Omega Platform и новые разработки в области оказания авиационных услуг продолжают продвигать эту миссию и укрепляют роль компании в качестве новаторов и «объединяющего звена» в этой отрасли.



FBOEXPERIENCE.COM

TOP SELECTED FBOS

Только бизнес-класс

Французская La Compagnie Boutique Airline станет первым эксплуатантом Airbus A321neo, оснащенным исключительно салоном бизнес-класса.

Пассажирский салон, рассчитанный на перевозку 76 пассажиров (2+2), оборудован новейшей системой развлечений в полете Raven Raven от Zodiac Inflight Innovations. Во время полета французский оператор предложит пассажирам широкий выбор фильмов, музыки, которые будут демонстрироваться на персональных мониторах размером 15,7". К услугам пассажиров и высокоскоростной интернет на протяжении всего полета.

Дизайном пассажирских кресел занималась компания BE Aerospace Diamond. Это широкие сиденья с удобным регулируемым подголовником и максимально возможным расстоянием между рядами. Каждое из них раскладывается в полноценную кро-

вать, чтобы у пассажира была возможность отдохнуть и выспаться в полете.

«Еще перед взлетом стюардессы предлагают пассажирам натуральные соки или шампанское с соком. Заказывать можно любое количество порций в течение всего полета. Кормят в полете три раза, причем пассажирам предлагается на выбор один из нескольких вариантов обеда. Есть даже изысканные блюда из морепродуктов. Размеры порций – достаточно большие. Также в перерывах между двумя основными обедами предлагаются легкие закуски – бутерброды, йогурты или фрукты. При ночных перелетах предусмотрены завтрак и ужин», - комментируют в компании.

Первым направлением компании в мае будущего года станет маршрут из Парижа в Нью-Йорк, затем Ницца-Нью-Йорк. Сейчас парк La Compagnie Boutique Airline состоит из двух Boeing 757-200 (бизнес-класс). Рейсы из Paris Orly в NY Newark выполняются ежедневно.



Nomad Aviation предлагает чартеры на ACJ319

Швейцарский оператор Nomad Aviation AG приступает к эксплуатации 19-местного Airbus ACJ319 (Airbus A319-133(CJ)). В компании сообщают, что воздушное судно внесено в швейцарский сертификат эксплуатанта и доступно для выполнения чартеров с 3 декабря. Салон лайнера был полностью обновлен летом 2018.

Как комментируют в компании, лайнер оснащен ванной комнатой и душем, а также спальней с кроватью размера «queen-size». В салоне самолета также установлен конференц-зал и зона отдыха. К услугам пассажиров DVD, Apple TV, несколько больших HD-дисплеев с плоским экраном, Airshow, спутниковый телефон, а также высокоскоростной интернет.

Как выяснил BizavNews, речь идет о самолете с бортовым номером HB-JJJ. Салон лайнера был установлен в Базеле на производственных мощностях Jet Aviation. Последним эксплуатантом самолета 2005 года выпуска был AG Aviation UK.

Переместив в прошлом году свою авиабазу из Берна в Клотен возле аэропорта Цюриха, Nomad Aviation теперь расширяет клиентскую базу и охват своей деятельности. Томас Коели, генеральный директор Nomad Aviation, рассказал BizavNews, что в настоящее время компания эксплуатирует Cessna Citation CJ1+\CJ2+, Embraer Legacy 600\650, Bombardier Challenger 604, Bombardier CRJ100, Bombardier Global 5000, Gulfstream G450 и G650. «Помимо этого, у нас имеется парк из пяти управляемых нами самолетов для корпораций и частных лиц», – добавил он.

С начала августа 2018 года компания Nomad Aviation начала предлагать услуги по техобслуживанию и хранению воздушных судов в Базеле, Швейцарии. Дочерняя компания Nomad Technics AG получила в международном EuroAirport обогреваемый ангар площадью 7400 кв. м, а также приангарную стоянку на 7000 кв. м. Как ангар, так и стоянка могут разместить самолеты размера Airbus A320 и Boeing 737.



1 - 2 АВГУСТА 2019
ЮРМАЛА, ЛАТВИЯ

БАЛТИЙСКИЙ ФОРУМ
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

1 - 2 AUGUST 2019
JURMALA, LATVIA

BALTIC BUSINESS
AVIATION FORUM

В Канаде одобрили крюк для R66

Robinson Helicopter сообщает об успешной сертификации грузового крюка для вертолета Robinson R66 авиационным регулятором Канады (Transport Canada).

В конце февраля компания Robinson Helicopter представила новый грузовой крюк для вертолета R66. Новое устройство позволяет перевозить грузы весом до 544 кг на внешней подвеске. Максимальный взлетный вес вертолета при работе с внешней подвеской увеличен с 1225 кг до 1315 кг.

Предусмотрен базовый и расширенный вариант установки нового грузового крюка.

Базовый предусматривает установку крюка и органов управления, размещаемых на правом сидении. В расширенном варианте установки к базовой конфигурации добавлены органы управления, устанавливаемые на левой ручке управления циклическим шагом: гидравлический переключатель и кнопка сброса груза, а также датчик веса груза и второй набор приборов контроля параметров работы двигателя (крутящий момент и температура газов), размещаемые слева от кресла под рычагом «шаг-газ». Подобная конфигурация органов управления помогает пилоту контролировать двигатель одновременно следя за внешней подвеской.

Система предусматривает возможность дистанционного управления внешним оборудованием, например, экстендером крюка или корзиной для сброса воды.

В настоящее время Robinson Helicopter принимает предварительные заказы на поставку нового грузового крюка.

На МАКС-2019 представят VIP-версию новейшего Ми-38

Версию новейшего многоцелевого вертолета Ми-38 для VIP-перевозок представят в 2019 году на авиасалоне МАКС, сообщил журналистам в понедельник генеральный директор холдинга «Вертолеты России» (входит в Ростех) Андрей Богинский.

«Мы фактически закончили все сертификационные испытания этой машины (Ми-38). В следующем году на авиашоу МАКС мы представим VIP-версию этого вертолета», - сказал Богинский по завершении демонстрационного тура вертолетов Ми-171А2 и «Ансат» по странам Юго-Восточной Азии.

Ми-38 оснащен новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В отечественного производства, интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях, взрывобезопасной топливной системой. Также вертолет оснастили дополнительными опора-

ми на шасси для посадки на мягкий грунт и снег.

Установленный интегрированный комплекс бортового оборудования ИБКО-38 предоставляет экипажу информацию в полном объеме с высоким качеством, обеспечивающую высокий уровень безопасности выполнения полетов. В салоне вертолета расположены легкосъемные кресла, съемное санитарное оборудование и рольганговое оборудование для транспортировки грузов.

Области применения вертолетов Ми-38 - перевозка грузов и пассажиров, поисково-спасательные операции, VIP-перевозки. Все это - в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климат. На базе транспортного варианта Ми-38Т планируется производство специализированных вертолетов, включая «арктический» вариант.



Сразу два сертификата Part 145

Компания ExecuJet Haite Aviation Services (совместное предприятие ExecuJet Aviation и китайской Tianjin Haite) получила одобрение сразу двух офшорных регистров – Бермуд (Bermuda Civil Aviation Authority (BCAA)) и Арубы (Aruba Department of Civil Aviation (ADCA)) на проведение технического обслуживания воздушных судов в собственном центре.

Технический центр ExecuJet Haite Aviation Services China Co расположен в Tianjin Binhai International Airport и имеет собственный ангар площадью 5800 кв.м. В настоящее время компания также имеет одобрение авиационных властей Китая (Civil Aviation Administration of China), FAA, EASA, а также Каймановых островов.

В феврале 2018 года компания назначена уполномоченным сервисным центром Dassault в Китае с возможностью обслуживания самолетов Falcon 7X и 8X, включая ситуации AOG. Помимо базового и гарантийного технического обслуживания, владельцы Falcon 7X и Falcon 8X получают возможность установки нового интерьера (включая ремонт, разработку индивидуального дизайна, техническое обслуживание) и дополнительного оборудования (включая навигационное и развлекательное).

Ранее компания получила возможность осуществлять техническое обслуживание наиболее популярных в Китае бизнес-джетов Bombardier Challenger 850, в дополнение к сертификатам на Bombardier Learjet 60, Learjet 60 XR, Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605/650, Global Express, Global Express XRS, Embraer Legacy 600/650 и Lineage 1000.

Поставлен первый полицейский Bell 505 Jet Ranger X

Компания Bell Helicopter сообщает о передаче заказчику первого вертолета Bell 505 Jet Ranger X в так называемой полицейской версии. Новая машина отправилась в распоряжение полицейского департамента Сакраменто. Вертолет получил несколько новшеств: прожектор Trakka Beam, инфракрасные камеры, громкоговоритель, 15-дюймовый монитор с системой подвижных карт, систему мониторинга EO / IR MX-10, а также специальные устройства для монтажа дополнительного оборудования.

Bell 505 Jet Ranger X – легкий пятиместный вертолет с двигателем Turbomeca Arrius 2R, системой FADEC, крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км, полезной нагрузкой 680 кг. К услугам клиентов вертолет предлагает полностью интегрированную «стеклянную кабину» для уменьшения нагрузки пилота, отличный обзор для экипажа и авионика G1000H. Дополнительной функцией безопасности

является высокоинерционный несущий винт, который дает превосходные возможности авторотации. При создании модели американская компания Bell руководствовалась задачей сделать его наиболее безопасным, эффективным и надежным. Одним из факторов успеха новой модели считается ее сравнительно невысокая цена – \$1,4 млн., позволяющая конкурировать с Robinson R66 стоимостью \$1,15 млн. (примерные цены в России).

С момента начала поставок (2017 год) суммарный парк вертолетов преодолел отметку в 10000 летных часов. Клиенты получили более ста тридцати Bell 505 Jet Ranger X. По словам Патрика Мулая, старшего вице-президента Bell по международным продажам, Bell 505 стал успешной историей для производителя во всем мире. К концу года вертолет будет эксплуатироваться в 10 европейских странах, включая Хорватию, Чехию, Польшу, Россию и Великобританию.



«Ансаты» улетают В Азию

АО «Вертолеты России» (входит в «Ростех») получит \$120 млн за поставку 20 вертолетов «Ансат» Ассоциации медицины катастроф КНР, рассказали «Ъ» в холдинге. Таким образом, одна машина обойдется заказчику в \$6 млн. Контракт с ассоциацией на поставку вертолетов с медицинским модулем подписан на международном авиасалоне в Чжухае в начале ноября. Первые поставки начнутся в 2019 году, в 2020 году будет поставлена последняя машина по контракту.

Легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет «Ансат» производит Казанский вертолетный завод. Конструкция может трансформироваться из грузового в пассажирский с возможностью перевозки до семи человек. Первый прототип «Ансата» собран в

1997 году, в августе 2013 года МАК выдал сертификат типа авиационного регистра. Вертолет используется ВКС, МЧС и Минздравом РФ. Максимальная взлетная масса «Ансата» увеличена до 3,6 т, коммерческая нагрузка - 1,3 т, максимальная скорость - 275 км/ч, дальность полета - 520 км.

В «Вертолетах России» также пояснили, что лизинговые компании не участвуют в сделке: заказчик закупил машины напрямую. Вертолеты будут поставлены в многоцелевой комплектации с медицинским модулем, их можно использовать для оказания первичной помощи и экстренной эвакуации. В России «Ансат» используется для санитарных целей в Волгоградской, Курганской, Кировской областях и других регионах. В сентябре был подписан контракт

на 104 «Ансата» для Национальной службы санитарной авиации, есть заказ на 46 гражданских вертолетов семейства Ми-8. С 2017 года региональным службам поставлено 11 таких вертолетов, до конца года будут переданы еще семь.

Глава Минпромторга Денис Мантуров 3 декабря также заявил, что в ходе демотура по Юго-Восточной Азии «Вертолеты России» получили заявки еще на 50 «Ансатов» и Ми-171А2 от Вьетнама, Камбоджи, Таиланда, Малайзии. Общая стоимость вертолетов с учетом контракта с Китаем - \$500 млн. «Во Вьетнаме получены запросы на восемь Ми-171А2 и шесть «Ансатов», - пояснили в «Вертолетах России». - Еще восемь вертолетов «Ансат» планируется поставить в Таиланд. В Китае, помимо твердого контракта, есть «мягкий» заказ на восемь «Ансатов», а также подтверждение намерений China General Aviation Service на закупку шести Ми-171А2. Получены заявки из Индии, Малайзии и Камбоджи. В общей сложности в странах АТР холдинг получил 32 запроса на поставку «Ансатов» и 18 - на Ми-171А2».

В «Вертолетах России» также рассказали, что сертифицированные сервисные центры для российских вертолетов открыты в Китае и Вьетнаме, планируется аналогичный центр в Таиланде с компанией Datagate. «В Сингапуре находится сервисный центр для двигателей PW207К, которыми оснащен «Ансат», а во Вьетнаме для эксплуатантов всего региона организована поддержка двигателей ВК-2500, установленных на Ми-171А2, - говорят в холдинге. - Кроме того, через Вертолетную сервисную компанию ведется сотрудничество с компанией Airod SDN BHD в Малайзии по послепродажному обслуживанию ранее поставленных транспортных Ми-17-1В».

Источник: Коммерсантъ



Средние джеты на подъеме

Avinode фиксирует усиление спроса в сегменте среднеразмерных бизнес-джетов, в который компания относит средние, суперсредние и тяжелые деловые самолеты. Эксперты задались вопросом почему средние джеты сейчас популярны? Вот пять интересных выводов Avinode.

Средние джеты идеально подходят рынку США. В ключевых характеристиках, таких как дальность и размер салона, средние бизнес-джеты очень хорошо подходят для жизненно важного внутреннего рынка США. Вы можете легко найти среднеразмерный самолет для рейса от побережья до побережья (более 2000 морских миль) или для популярного маршрута на Восточном побережье,

такого как Нью-Йорк - Майами. В отличие от многих небольших самолетов, средний бизнес-джет может с комфортом взять компанию из семи пассажиров и более, но без высокой стоимости фрахтования большого сверхдальнего самолета.

Статистические данные доказывают эту точку зрения. В течение года с 1 ноября 2017 года по 31 октября 2018 года было выполнено 100209 внутренних рейсов по США (которые не обязательно забронированы через Avinode) на средних самолетах. Это очень впечатляющее 39-процентное увеличение по сравнению с предыдущими 12-ю месяцами (72266 полетов). Самым популярным маршрутом стал Нью-Йорк (Тетерборо) – аэропорт Майами-Опа, затем

следует Тетерборо – Лос-Анджелес, Ван-Найс. И для сравнения, спрос на легкие бизнес-джеты вырос за год по 31 октября 2018 только на 32%, до 76314 рейсов с 57734 рейсов за предыдущие 12 месяцев.

Средние джеты любят и в Европе. С 1 ноября 2017 года по 31 октября 2018 года в Европе было выполнено 176848 рейсов на среднеразмерных джетах, что на 29% больше, чем за предыдущие 12 месяцев (137091 полетов).

Новое всегда интересно. Embraer планирует во втором квартале 2019 ввести в строй суперсредний Praetor 600, а в третьем квартале того же года средний Praetor 500. Между тем, Textron Aviation обещает сертификацию Cessna Citation Longitude. Мы очень рады этим самолетам, а также авиационным СМИ. Когда СМИ начинают с энтузиазмом рассказывать о средних самолетах, все обязательно последуют за ними.

Бизнес – это еще не все. Не будем забывать, что в это время года хорошие взлетно-посадочные характеристики и большое багажное отделение могут сделать средние джеты идеальными для полетов на удаленные горнолыжные курорты.

Говорить, что сегмент средних бизнес-джетов оживляется – значит вводить в заблуждение; они никогда не пропадали. Однако время от времени небольшие джеты начального уровня привлекают всеобщее внимание, и они, безусловно, делают отличную работу, не в последнюю очередь в привлечении новых людей в нашу отрасль. Также неудивительно, что воображение публики так часто захватывают гламурные большие бизнес-джеты, наполненные еще более гламурными знаменитостями и состоятельными людьми. Но ядром современной отрасли деловой авиации являются средние джеты.



Обзор новинок вертолетной индустрии за 2018 год

Пока что у нас нет личных летающих автомобилей, но в 2018 году представления о том, что технологии вертикального взлета радикально меняют способ передвижения людей и грузов, начали обретать четкие очертания. Лидеры вертолетной индустрии настроены создать городскую воздушную инфраструктуру, которая позволила бы использовать электроприводные воздушные суда вертикального взлета-посадки (electric-vertical-takeoff-and-landing – EVTOL) в качестве такси, парящих над перегруженными улицами городов.

Вертолеты

2018 год начался с ребрендинга Bell Helicopter, теперь компания называется просто Bell. Компания разработала новый логотип, особенно выделив стрелку, которая символизирует цель компании стать пионером во всех формах вертикального полета, не только в сфере вертолетов.

Еще одна компания внесла правки в свое название – Marenco Swisshelicopter's – признав, что такое название – слишком длинное и сложное для произношения потенциальными покупателями. Эта компания, которая теперь называется Kopter, завершает процесс сертификации SKYe SH09 – однодвигательного вертолета, который разрабатывался с нуля на протяжении целого десятилетия.

Компания Airbus помимо поставок новых вертолетов H125, H135 и H145 по всему миру получила первый заказ на новый запущенный в производство вертолет H160. Кроме того, в 2018 году компания отметила 50-летний юбилей закрытого рулевого винта типа Fenestron, а эксплуатанты вертолетов H125 и H130 получили стимул к увеличению интенсивности их эксплуатации благодаря значительному снижению

прямых затрат на техническое обслуживание двигателя Safran Arriel 2D.

Для компании Robinson 2018 год отмечен сертификацией новых опций для вертолетов R44 и R66: система защиты при столкновении с проводами, новые дисплеи G500H TXi, грузовой крюк.

Медицинские версии вертолетов сейчас занимают более половины вертолетного рынка по всему миру. Несмотря на небольшие продажи новых вертолетов в медицинской конфигурации данный сектор может стать перспективным сегментом вертолетной индустрии в будущем. Продажи новых вертолетов по миру в настоящее время не очень активны, но список предпочитаемых однодвигательных и легких двухдвигательных медицинских вертолетов остается прежним. Он включает в себя вертолеты компании Airbus - H125, 130, 135 и 145; Bell 406, 407, 407GXP и 429; Leonardo AW169 и AW139; Sikorsky S-76D.

Аэротакси/Мобильность в городе

Люди пока что массово не летают по воздуху на аэротакси, однако 2018 год вполне может стать моментом взлета индустрии городских воздушных перевозок.

Компании Embraer, Bell, Airbus, Uber, Boeing огласили свои планы по разработке воздушных судов, предназначенных для транспортировки людей по воздуху в самых загруженных городах.

Сервис заказа такси Uber планирует в 2020 г. провести испытания воздушных судов класса eVTOL, а в 2023 г. – запустить услугу заказа воздушного такси.

Airbus объявила о планируемом первом полете свое-

го демонстратора eVTOL до конца этого года. Уменьшенная модель полностью электрического беспилотного демонстратора была представлена на стенде компании на выставке Heli-Expo, которая проходила в марте этого года в США.

Airbus также разрабатывает беспилотное воздушное судно Vahan. Пробный полет первого собранного беспилотника состоялся в начале февраля. Компания Airbus надеется запустить демонстратор в 2020.

Гуманитарная деятельность

Уже на протяжении многих лет вертолеты используются в зонах стихийных бедствий для выполнения поисково-спасательных операций и миссий по оказанию гуманитарной помощи. В 2018 году вертолеты принимали участие в устранении последствий разрушающих наводнений, ураганов, пожаров и извержения вулкана на Гавайях.

Источник: URALHELICOM



Так полетим: новые бизнес-джеты и VIP-вертолеты 2018 года

Рынок бизнес-авиации потихоньку восстанавливается после кризиса 2008 года, однако рост этот довольно медленный. В первом полугодии 2018 года продажи реактивных деловых самолетов не выросли по сравнению с аналогичным периодом 2017-го - в мире было продано 296 машин. Это означает, что и по итогам года продажи снова будут примерно вдвое меньше, чем в пиковом 2008 году: тогда в мире было доставлено клиентам 1317 реактивных самолетов для корпоративного и частного использования.

Зато увеличились поставки турбовинтовых самолетов для «частников»: до 260 вместо 237 в первом полугодии и 1054 вместо 1001 с поршневыми двигателями. Это косвенный признак того, что спрос на авиацию общего назначения оживляется - более доступные сегменты реагируют на изменение условий быстрее. Также статистика показывает увеличение интенсивности полетов, а это, в свою очередь, должно привести и к подъему спроса на новую технику.

Производители готовятся к возможному подъему, разрабатывая новые модели. Что нового они показали в уходящем году?

Какой же бизнес в небе?

Главные характеристики бизнес-джетов может описать старая поговорка «Бери больше - кидай дальше». Чем дальше летит самолет, тем он круче. Обязательным дополнением к дальности будет простор - ведь чем дольше лететь, тем важнее комфорт. Самые дальние полеты подразумевают возможность организации спальных мест, питания и сервиса такого качества, к которому привыкли пассажиры на земле. Поэтому самые «дальнобойные» самолеты еще и самые комфортабельные, их цена растет не прямо пропорционально дальности, а пропорционально в квадрате, если не в кубе.

Новые двигатели экономичнее, так что при том же запасе топлива и массе можно улететь дальше. Можно использовать возросшую эффективность иначе - увеличить скорость. Да, предельная дальность уменьшается, но зато сокращается время в пути. Обычная для большинства бизнес-джетов и авиалайнеров скорость - 0,8-0,85 М. М - число Маха - это скорость звука; она различная на разных высотах, поэтому для реактивных самолетов скорость указывают в виде доли от М. Сегодня новые модели способны развивать скорость 0,9 М. На высоте 11 км это 956 км/ч, а на уровне моря - 1101 км/ч.

Авионика, которая помогает пилотам вести самолет, также стремительно развивается - уже давно показания приборов выводятся на multifunctional дисплеи. Тренд последних лет - проецирование показаний приборов и использование дополненной реальности для подсказок пилоту.



Конкуренция заставляет производителей искать новые способы привлечения клиентов. Связь во время полета, мультимедийные системы с экранами в салоне уже никого не удивляют. В ход идут дизайн и изысканные материалы отделки, новые конструкции мебели и затемняющиеся иллюминаторы вместо шторок. Сейчас практически все производители самолетов гордятся повышением давления в салоне - началось это на авиалайнерах, а теперь дошло и до бизнес-джетов. Еще в начале века нормой было давление, эквивалентное высоте 2400 м над уровнем моря, а сейчас «высоту в салоне» стараются уменьшить до 1800-2000 м.

Тренд 1: борьба за давление

Airbus ACJ320neo

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 11 100 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 25 пассажиров.
- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 0,82 М.

Boeing BBJ MAX 8

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 12 297 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 25 пассажиров.
- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: н/д.

В 2018 году появились новые версии самых больших бизнес-джетов, которые созданы как модификации пассажирских авиалайнеров. В предыдущие два года были обновлены главные «рабочие лошадки» мировой гражданской авиации - Airbus A320neo и Boeing 737 MAX получили ряд усовершенствований. В 2018-м началось производство их корпоративных версий.

Главное изменение - двигатели, на что указывает обозначение нового поколения Airbus. Neo расшифровывается как new engines option. Это агрегаты нового поколения LEAP-1A производства CFM International или PW1100G от Pratt & Whitney. Двигатели обеспечивают снижение расхода топлива до 15%. Вклад в экономию вносят и развитые законцовки крыла. У Boeing они даже двойные, что придает 737 MAX характерный внешний вид. Законцовки уменьшают сопротивление воздуха и, соответственно, расход топлива и эффективны при длительных перелетах, что особенно важно для бизнес-джетов.

Семейство Airbus Corporate Jet (ACJ) нового поколения пока включает ACJ320neo и ACJ319neo. Первый чуть побольше, рассчитан на перевозку до 25 пассажиров на расстояние до 11 100 км. Это примерно в семь раз меньше по пассажироместности и вдвое



больше по дальности, чем у авиалайнера, на базе которого создан бизнес-джет. Вторым компактнее и может лететь в течение 15 часов, покрывая до 12 500 км (6750 морских миль) с восемью пассажирами на борту. Чтобы снизить перегрузки для организма, «высота в салоне», как говорят в авиации, в ACJneo уменьшена до 2000 м.

Первый ACJ320neo взлетел в августе, поставки клиентам запланированы на конец этого года. ACJ319neo отправится к клиентам в 2019-м.

Семейство Boeing Business Jet на основе 737 MAX включает три версии MAX 7, MAX 8 и MAX 9 разной длины. В общей сложности их заказано не менее двадцати. BBJ MAX 8 уже совершил первый полет и должен быть поставлен заказчику до конца года. Как и у Airbus, наибольшую дальность имеет самый маленький член семейства BBJ MAX 7 длиной 35,6 м, который может преодолеть расстояние до 12 964 км (не удивляйтесь такой точности - это ровно 7000 морских миль). Boeing также гордится повышенным давлением воздуха в салоне: при нормальном крейсерском полете оно эквивалентно высоте 1700 м над уровнем моря, то есть на 300 м ниже, чем у Airbus. Впрочем, максимальная «высота» в салоне - все те же 2000 м, как у его европейского конкурента.

BBJ MAX 8 длиннее - 39,5 м, восемь человек в нем размещаются с большим комфортом, ведь площадь салона 95,2 кв. м вместо 82,1 кв. м в MAX 7. Но из-за увеличения массы дальность немного меньше, чем у MAX 7, - 12 297 км. Самый длинный - MAX 9 - 42,1 м. Тех же восемь человек он может увезти в салоне площадью 104 кв. м на расстояние 12 066 км.

Первый BBJ MAX 8 уже сделан и отправился в компанию Comlux для установки интерьера. Это

длительный процесс, который может занимать до 10 месяцев, так что заказчик получит самолет в середине 2019 года.

Особенность Boeing 737 в том, что он ниже, чем одноклассник-конкурент от Airbus. В этом есть и плюсы, и минусы. Как и на 737, на BBJ довольно часто встречаются встроенные выдвижные трапы, что ускоряет обслуживание в аэропорту. А на Airbus A320 встроенные трапы тоже можно установить, но авиакомпании их не используют - из-за большей высоты порога двери (разница от 0,7 м) трап будет длиннее и тяжелее, чем на Boeing. Это в итоге увеличивает расход топлива и уменьшает дальность полета. Зато чуть большая ширина фюзеляжа и его круглое сечение обеспечивают Airbus более вместительный и удобный багажник.

Airbus также упоминает, что ACJ319neo легко можно переоборудовать в авиалайнер, что упрощает его продажу и увеличивает стоимость на вторичном рынке.

Главное достоинство бизнес-джетов этого типа - огромные размеры салона, который достался им от коммерческих лайнеров. ACJ чуть шире и выше, чем BBJ, но и тот и другой будут больше любого другого бизнес-джета.

Тренд 2: доработка моделей

Embraer Praetor 500

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 6019 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 9 пассажиров.

- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 0,83 М.

Embraer Praetor 600

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 7223 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 12 пассажиров.
- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 0,83 М.

Бразильская компания Embraer на американской выставке NBAA-BACE в октябре показала две новые модели бизнес-джетов. Praetor 500 и Praetor 600 представляют собой развитие бизнес-джетов среднего класса Legacy 450 и 500, но не заменяют их, а дополняют. Обе новые модели стали комфортабельнее и эффективнее благодаря улучшенной аэродинамике.

Praetor 600 должен стать самым быстрым бизнес-джетом в своем классе суперсредних. Его дальность полета - до 7223 км (3900 миль), так что он подходит для беспосадочных трансатлантических перелетов. Правда, на такие расстояния самолет увезет лишь четырех пассажиров, хотя его салон может вместить до 12 человек. Интерьер оформлен в новом стиле, который Embraer называет Bossa Nova («новая волна» по-португальски). В нем используется сочетание как классических, так и современных материалов - от шерстяных ковров, шелка и кожи в отделке до углепластика в раскладных столах и камня на кухонной стойке.

«Высота в салоне» стала важным фактором для бизнес-джетов, и для Praetor 600 она уменьшена до уровня самых современных больших авиалайнеров - примерно 1800 м.

В кабине пилотов обоих Praetor применяется самая современная авионика Rockwell Collins Pro Line Fusion с интуитивным интерфейсом, а также современные системы визуализации с проецированием изображения на стекло кабины. Это упрощает работу пилотов, снижает их утомляемость и повышает безопасность.

Praetor 500 относится к среднему классу, рассчитан на 4-9 пассажиров, его дальность полета - до 6019 км (3250 миль), этого достаточно для перелета между Западным и Восточным побережьем США. Новый салон обеспечивает давление, эквивалентное высоте 1600 м, и Embraer сообщает, что «даже в крейсерском полете вы чувствуете себя так же, как в Денвере». Столица штата Колорадо действительно находится на такой высоте.

Обе новые модели оснащены двигателями Honeywell HTF7500E, которые отличаются максимальной

тягой. Стоимость Praetor 500 - около \$16 млн, Praetor 600 - \$21 млн. Сертификация ожидается в ближайшее время, после этого начнутся поставки клиентам.

Тренд 3: комфорт против дальности

Bombardier Global 7500

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 14 260 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 19 пассажиров.
- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 0,925 М.

Bombardier Global 7500 занял позицию флагмана бизнес-джетов канадской компании. Но вскоре ему в пару встанет Global 8000, когда пройдет сертификацию. Пока же летать с пассажирами имеет право только 7500, получивший сертификат в сентябре 2018 года.

Его дальность, однако, не настолько и меньше, чем у Global 8000, - 7700 миль против 7900 с той же нагрузкой в восемь пассажиров и той же скоростью 0,85 М. В обоих случаях это больше 14 000 км. Вчетвером можно долететь из Москвы до Сиднея.

Global 7500 «извиняет» то, что он больше, - 33,8 м вместо 31,2 м, длиннее у него и салон. У покупателя будет выбор: улететь чуть дальше на Global 8000 или получить чуть более просторный салон. В обеих моделях для экипажа предусмотрены место отдыха и отдельный туалет с иллюминатором. Комфорт для пилотов поможет поддерживать их работоспособность в длительных перелетах.



Как и конкурирующие модели Gulfstream, Bombardier Global может летать с высокими скоростями - до 0,925 М. Правда, это сократит дальность полета.

Bombardier привлекает клиентов новой системой управления оборудованием салона nice Touch - для этого используются вращающиеся рукоятки-джойстики, как в автомобилях, и тачскрины в разных отсеках. Можно выбирать параметры системы кондиционирования, режимы освещения, управлять мультимедийными системами. Еще одна фирменная особенность «канадцев» - запатентованное кресло Nuage. Новая конструкция, на которую были получены пять патентов, дает возможность без усилий менять форму кресла и его расположение - оно поворачивается и двигается относительно своего исходного положения.

Тренд 4: долгие запуски

Falcon 6X

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 10 186 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 12 пассажиров.
- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 0,9 М.

Cessna Citation Longitude

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 6482 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 12 пассажиров.

- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 0,84 М.

Cessna Citation Hemisphere

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 8334 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 18 пассажиров.
- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 0,9 М.

Весной на выставке АВАСЕ корпорация Textron, владеющая сразу тремя производителями бизнес-самолетов - Beechcraft, Cessna и Hawker, показала Cessna Citation Longitude с дальностью полета 6482 км (3500 миль). Longitude («Долгота») на 2,3 м длиннее «младшей» модели Latitude («Широта») с таким же сечением фюзеляжа, за счет чего появилась возможность поставить четыре ряда кресел вместо трех.

Салон Longitude рассчитан на восемь-девять человек, теоретически может вместить и двенадцать, но тогда им будет тесновато.

Двигатели Honeywell HTF7700L, как утверждает Textron, лидируют по экономичности. Кроме того, они мало шумят, и салон самый тихий в классе. А давление воздуха эквивалентно высоте 1800 м над уровнем моря - хороший результат для этого класса.

Citation Longitude уже готов и в начале года облетел практически весь мир. Но получение сертификата от властей США несколько затянулось.

Также задерживается новая флагманская модель Cessna - Citation Hemisphere. Большой салон может разместить до 12 человек в трех просторных секциях, дальность - до 8334 км (4500 миль) с четырьмя пассажирами, крейсерская скорость - 0,9 М... Но пока, увы, это только теория. Самолет спроектирован под новые двигатели Safran Silvercrest, а с их запуском в производство возникли проблемы. Их жертвой пал проект французской компании Dassault - Falcon 5X. Самолет уже совершил первый полет, но из-за проблем с Silvercrest французы решили остановить проект и запустить новый.

Falcon 6X с фюзеляжем Falcon 5X и двигателями серии PW800 от Pratt & Whitney должен взлететь в 2020 году. Новая силовая установка позволит даже увеличить дальность до 5500 миль.

A Cessna решила все же подождать обещанные двигатели от Safran. И даже подписала контракт с оператором долевого владения NetJets на 150 Citation Hemisphere по цене \$35 млн за штуку и 175 Citation Latitude по \$26 млн.

Тренд 5: экономичность и дальность

Gulfstream G500

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 9630 км.
- Максимальное число пассажирских мест в предлагаемой производителем компоновке: 19 пассажиров.
- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 0,925 М.

Один из создателей самых первых бизнес-джетов, американская компания Gulfstream в 2018 году наконец начала производство модели G500 нового поколения - первый самолет поступил в эксплуатацию в сентябре. Он заменит G450, от которого будет сильно отличаться по конструкции. Теперь машина стала полностью американской - ранее почти все Gulfstream оснащались двигателями Rolls-Royce, а на новом G500 устанавливаются PW814GA производства Pratt & Whitney. Экономичность новых двигателей обеспечила довольно крупному самолету дальность до 9630 км (5200 миль). Салон может вместить до 19 пассажиров, диваны и раскладные кресла обеспечивают до восьми спальных мест.

Главным достоинством новой модели Gulfstream называют скорость. G500 может совершать полеты со скоростью 0,9 М, максимальная скорость - 0,925 М. При 0,9 М Gulfstream заметно сокращает время в пути - на дальних перелетах экономия доходит до

часа. Правда, максимальную дальность обеспечивает экономичная скорость 0,85 М и ограничение нагрузки восемью пассажирами.

В октябре на выставке NBAA-BACE в Орlando Gulfstream показала G600 - дальность полета со скоростью 0,9 М до 10 186 км (5500 миль). При этом на меньшей скорости, 0,85 М, самолет преодолевает до 6500 миль с восемью пассажирами. Самый длинный салон в классе - 13,77 м - спланирован так, чтобы можно было организовать для 19 пассажиров до четырех отдельных зон.

Тренд 6: VIP-вертолеты

«Ансат»

- Максимальная дальность на крейсерской скорости с пассажирами на борту: 510 км.
- Максимальное число пассажирских мест в пред-

лагаемой производителем компоновке: 5 пассажиров (VIP).

- Оптимальная крейсерская скорость: чем выше, тем больше расход топлива и короче дистанция: 250 км/ч.

Вертолеты в силу своей маневренности и высокой себестоимости эксплуатации - престижный вид транспорта. Правда, полеты на них недалеки, а проблема веса очень важна, так что особой изысканности в самых легких вертолетах вы не увидите. А вот на машинах массой от 1000 кг уже появляется возможность обеспечить комфорт. В этом году появилась новая VIP-версия российского вертолета «Ансат».

Предназначенный для топ-менеджеров и госслужащих высокого уровня вертолет получил пятиместный пассажирский салон с отделкой натуральной кожей и объемным шпоном ценных пород древесины, напоминающий лимузины высшего класса. Его проектировала и частично изготавливает фирма «Авиа-Интерьер», которая специализируется на создании интерьеров вертолетов. Главные нововведения 2018 года - климат-контроль, который на российских вертолетах редкость, «заливающая» подсветка с плавной регулировкой и электропривод тумбы между креслами двух главных пассажиров.

«Ансат» по стилю и комфорту вполне сопоставим с европейским корпоративным вертолетом Airbus ASH145 или американским Bell 427, однако благодаря курсу рубля теперь стоит существенно дешевле. Сейчас «Вертолеты России» разрабатывают проект своей самой легкой модели - пятиместного вертолета под условным названием VRT 500. Скорее всего, и у него появится VIP-вариант.

Источник: Forbes.ru



Опыт, мастерство и универсальность

28 ноября 2018 года прошла уникальная закрытая встреча с легендарным швейцарским пилотом, которую организовала в Москве компания Nesterov Aviation – авторизованный центр продаж и сервисного обслуживания самолетов Pilatus, при поддержке портала AviaCareer – крупнейшей в России онлайн-платформы по поиску и подбору авиационных специалистов.

Возможно, вы думаете, что пролететь всю Восточ-

ную Африку с ее воинственными народами лучше всего на вооруженном до зубов истребителе. А в российской глубинке предпочли бы вертолет, потому что в случае проблем на нем можно сразу приземлиться, где угодно.

Значит, вы не были на встрече «Истории выдающегося пилота» с опытейшим летчиком-испытателем Pilatus Фреди Прачойниг. Мы хотим частично исправить это упущение, ведь на ней говорились

очень интересные вещи, которые пойдут на пользу как российским пилотам, которые интересуются зарубежным опытом, так и тем, кто подумывает приобрести самолет, но не может остановить свой выбор на какой-либо модели.

В прошлом военный летчик, инструктор и большой поклонник французского Mirage, а теперь занимающий не менее ответственную должность на гражданской службе, Фреди поделился с собравшимися своим 38-летним опытом полетов, воспоминаниями, советами, а также рассказал, от чего до сих пор испытывает восторг и гордость, работая в авиации.

Оказалось, что работа в гражданской авиации даже превосходит по своему разнообразию военную службу. Для каждой модели Pilatus Aircraft предусмотрен целый набор уникальных испытаний, а помимо полетов есть еще большой набор стратегических задач, которые летное подразделение выполняет совместно с остальными департаментами производителя. Так, Фреди поделился несколькими примерами тестов, которым подвергались прототипы нового реактивного PC-24. Среди них он особо отметил работу при низких температурах, проверку летных характеристик при образовании льда на кромках крыла, а также посадки на покрытую водой полосу. Все испытания сначала проводятся опытейшими летчиками, чтобы убедиться в конструктивной безопасности воздушного судна и верности расчетов, однако впоследствии любой, кто летает на Pilatus (а многие владельцы летают за штурвалом сами) обучается всем нюансам пилотирования.

Традиционно большой интерес вызывало обсуждение безопасности полетов с одним двигателем, ведь именно такова схема популярного турбовинтового PC-12 NG. Отвечая на вопросы, Фреди отметил как



практически полное отсутствие случаев отказа двигателей Pratt & Whitney PT6, так и интересный факт: посадить однодвигательный самолет при отказе на самом деле проще, чем двухдвигательный, ведь не возникает асимметричной тяги, которую приходится

учитывать в стрессовых условиях. Высокое аэродинамическое качество PC-12 и хорошая подготовка к полету позволяет всегда долететь до ближайшей пригодной для посадки полосы. Однако в реальной практике легендарному пилоту это никогда не при-

гождалось – только при регулярных тренировках, когда двигатель намеренно выключают и производят посадку без него.

«В любом случае я предпочту оказаться без работающего двигателя где-то там, наверху, откуда я могу спокойно зайти на посадку. Этого не скажешь о вертолете: на них люди летают очень низко, и в случае отказа вы просто садитесь, куда попало. Но никто ведь не отказывается от полетов на вертолете, потому что у них всего один двигатель».

Самолетом мечты Фреди назвал французский истребитель Mirage – за его мощь, стремительность, скорость в 2 Маха и невероятную универсальность. Однако, по его мнению, совокупность преимуществ реактивного Pilatus PC-24 ничуть не менее впечатляющая, особенно учитывая возможность использовать короткие полосы без специального покрытия.

«Если бы я ответил, что мой любимый самолет всех времен – это PC-24, хотя я долгое время пролетал на Mirage, вы бы меня обвинили во лжи. Ну, в самом деле, кто не скажет, что его любимый самолет – это супер-маневренный истребитель, который наделяет тебя сверхспособностями. Однако в гражданской авиации я узнал много нового, и все больше впечатляюсь возможностями PC-24. Я совершал самый первый вылет на этом самолете, продолжаю программу испытаний, и могу сказать, что я получаю огромное удовольствие от своей работы и от общения с этой машиной. Уже начались поставки первым покупателям, и я представляю, в каком восторге они будут от его возможностей. Думаю, что каждому владельцу стоит попробовать не только полетать на этом самолете, но и попробовать себя за штурвалом. Это уникальные ощущения».



НОМИНАНТЫ III ПРЕМИИ «КРЫЛЬЯ БИЗНЕСА»



ФВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПУЛКОВО
Инфраструктура для деловой авиации



GINZA SKY
Кейтеринг в деловой авиации



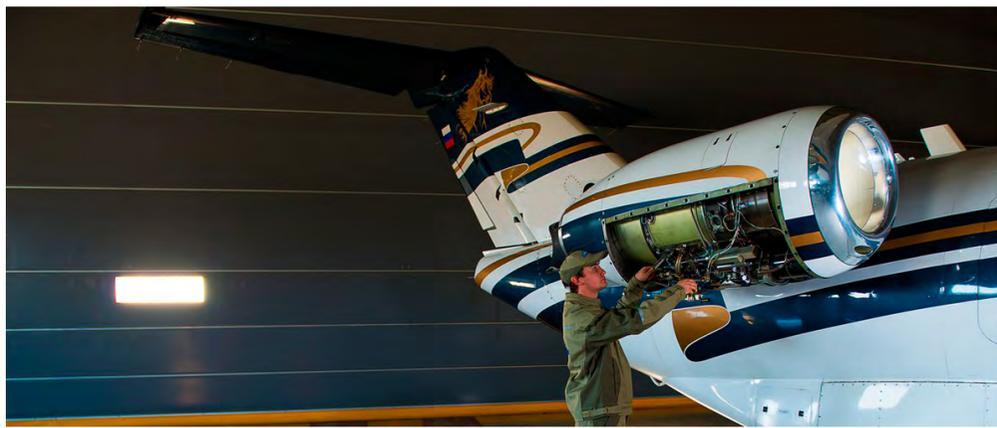
ФВО МОСКВА ШЕРЕМЕТЬЕВО
Инфраструктура для деловой авиации



ООО «ФЛАЙТВЭЙ»
Компания брокер



НОМИНАНТЫ III ПРЕМИИ «КРЫЛЬЯ БИЗНЕСА»



ООО «АВКОМ-ТЕХНИК»
Компания по техническому обслуживанию



ООО «ЛИЛИЕНТАЛЬ ДЖЕТ»
Компания брокер



ООО «ДЖЕТ КЕТЕРИНГ»
Кейтеринг в деловой авиации



ЦЕНТР БИЗНЕС-АВИАЦИИ ВНУКОВО-3
Инфраструктура для деловой авиации



Самолет недели

Оператор: *Premium Jet*

Тип: *Pilatus PC-24*

Год выпуска: **2018 г.**

Место съемки: **ноябрь 2018 года, Buochs - LSZC, Switzerland**



Фото: *Дмитрий Петроченко*